





Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Joh.s Jantzen.

Aargang VII, 1906.

Christiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

1907.

Indholdsfortegnelse.

Kommentar.

Naar en Reder paatager sig at besørge en Transport med et Skib, som skal være „tæt, hægt og stærkt og i enhver Hensende skikket for Reisen“, saa ligger det unægtelig nær at opfatte dette saaledes, at Rederen har paataget sig Garantien for, at Skibet har disse Egenskaber, naar Reisen tiltrædes, saa at han bliver ansvarlig for Følgerne, saafremt Skibet underveis viser sig at have en Lækage, selvom denne ikke kunde opdages ved pligtmæssig Agtpaagivenhed eller ved „al anvendt Omhu“, som Sølovens § 142 udtrykker det. Et Skib, som er utæt, kan nemlig ikke siges at være tæt, selvom Lækagen ikke kunde opdages ved en omhyggelig Undersøgelse inden Reisens Tiltrædelse, og da Kontrakten gaar ud paa, at Skibet skal være tæt, er den brudt, naar Skibet er utæt. Hvis det er rigtigt, at den citerede Klausul saaledes medfører et ubetinget Ansvar for Skibets Usødygtighed, vil Rederens ubegrænsede Ansvar dermed være givet, selvom der intetsomhelst er at lægge ham personlig til Last; thi Ansvarets Grundlag er da den kontraktmæssige Garanti, han har overtaget for Skibets Sødygtighed. Heri kan det ingen Forandring gjøre, at intet Ansvar vilde være opstaaet, saafremt Skibets Fører havde opfyldt sine Pligter med Hensyn til Skibets Undersøgelse og forefundne Manglers Udbedring inden Reisens Tiltrædelse. Det begrænsede Ansvar efter Loven indtræder nemlig kun, naar det retlige Grundlag for Rederens Ansvar er Skipperens Pligtforsømmelse, men her er Ansvaret jo givet med Lækagens Tilstedeværelse, uden at det spiller nogen Rolle, om Lækagen kunde opdages eller ikke, og

„Tæt, hægt og stærkt“.

burde Skipperen have opdaget Lækagen itide men forsømmer dette. saa er denne Forsømmelse ganske vist det *faktiske* Grundlag for Rederens Ansvar, fordi Skibet vilde have været tæt ved Reisens Tiltrædelse, om Skipperen havde gjort sin Pligt; men det *retlige* Grundlag er den kontraktmæssige Garanti, som Rederen har paataget sig. At det nødvendigvis maa være saaledes, vil man forstaa, naar man tager i Betænkning, at man ellers vilde komme til det Resultat, at Rederen vilde slippe med det begrænsede Ansvar. hvis det lykkedes ham at føre Bevis for Skipperens Pligtforsømmelse, medens han vilde blive personlig ansvarlig, om dette Bevis glippede for ham.

Det er mig ikke ganske klart, om Dommer *Thoresen* i *Thor Hovland* Sagen (Side 257) gaar ud fra, at Rederen saaledes ved den ovenfor citerede Klausul har paataget sig en ubetinget Garanti for Skibets Sødygtighed ved Reisens Begyndelse. Herr *Thoresen* siger ganske vist meget tydeligt, at Rederen udtrykkelig havde garanteret Skibets Tæthed, men paa den anden Side indlader han sig paa en Undersøgelse af, om Rederen personlig havde begaaet nogen Forsømmelse. Dette skal muligvis forstaaes saaledes, at Ansvaret er givet med Usødygtigheden, men at det personlige Ansvar forudsætter Pligtforsømmelse fra Rederens Side. hvilket imidlertid neppe er rigtigt. Det er dog ingen Grund til at komme nærmere ind paa dette; thi samtlige de øvrige voterende Dommere i Høiesteret fandt, at Klausulen „tæt, hægt og stærkt og i enhver Henseende skikket for Reisen“ ikke medfører nogen Garanti for, at Skibet har disse Egenskaber, eller ialfald ikke noget Ansvar for Rederen, medmindre Manglerne kunde opdages ved en omhyggelig Undersøgelse (jfr. Sølovens § 142, sidste Stykke), hvoraf atter følger, at Ansvaret bliver begrænset, hvis det er Skipperen, der har forsømt sine Pligter, medens personligt Ansvar for Rederen kun opstaar, naar han selv er meddelagtig i saadan Forsømmelse.

Rederne har al Grund til at være tilfredse med denne Høiesterets Afgjørelse, der har en vidtrækkende praktisk Betydning, men over Tilfredsheden bør Rederne ikke glemme, hvilken Risiko der

trods denne Dom svæver over deres Hoveder, naar de accepterer et Certeparti, hvorved de forpligter sig til at udføre Reisen med et Skib, der er hægt, tæt, stærkt og godt og uden samtidig at sørge for at betinge Ansvarsfrihed for skjulte Feil. Der er nemlig ingensomhelst Garanti for, at Domstolene i Sverige, Danmark eller Tyskland vil fortolke en saadan Kontrakt paa samme Maade som Norges Høiesteret. og udenfor de nævnte Lande findes der, saavidt mig bekjendt, ingen Sølov, der har en Bestemmelse svarende til vor Sølovs § 142, sidste Stykke. Rederne kan derfor være sikre paa, at i England, Frankrig, Amerika og hvorsomhelst ellers maa de lade alt Haab ude, hvis de ikke har sørget for at dække sig ved passende og udtrykkelige Forbehold baade i Certeparti og i Konnossement. Der er Grund til at fremhæve dette, fordi man vistnok i Almindelighed ikke har Øinene tilstrækkeligt aabne for den store Risiko og de meget alvorlige Konsekvenser, som Regelen om Rederens ubetingede Ansvar for Skibets Sødygtighed ved Reisens Tiltrædelse kan føre med sig.

„As fast Klausulen".

Bestemmelsen i Sølovens § 118, om at Liggedagene først regnes fra den første Søgnedags Morgen, efterat Skibet er meldt lasteklart, har ofte givet Anledning til det Spørgsmaal, om de ikke maa regnes fra Lastningens Begyndelse, naar den falder tidligere end den følgende Søgnedags Morgen, selvom det ikke er udtrykkeligt aftalt i Kontrakten. Det er nu fastslaaet klart og tydeligt ved Norges Høiesterets Dom i $^{s}/_{8}$ *Rask*-Sagen (Side 113), at dette Spørgsmaal maa besvares benægtende. Dampskibet *Rask* skulde lastes saa hurtig, det kunde tage imod, hvilken Klausul ifølge Høiesterets Dom er at forstaa overensstemmende med sit Lydende, saaledes altsaa, at Lastning skal ske saa hurtigt, som Fartøiet kan modtage Ladningen, dog at Skipperen kun kan fordre Levering i den for Stedet sædvanlige daglige Arbeidstid. *Rask* blev meldt lasteklart Torsdag, men Lastningen begyndte allerede samme Dag. Søretten fandt, at Liggedagene maatte begynde samtidig med Lastningen, men heri var Høiesteret, efter min Mening med god Grund; ikke enig med Søretten. Høiesteret udtaler, at jo kortere en aftalt Liggedagstid er, desto større Grund vil der

i Almindelighed være for Befragteren til at holde fast paa den ene Dag, Sølovens § 118,2 i Mangel af anden Aftale giver ham Ret til at kræve. Alene den Omstændighed, at Befragteren begynder at levere Last samme Dag, Skibet meldes klart, er ikke tilstrækkeligt Bevis paa et Afkald fra hans Side paa den Frist, der er givet ham ved den nævnte Bestemmelse, og vil Skipperen paastaa, at saadant Afkald foreligger, maa han altsaa bevise det paa anden Maade. Skipperen kan nægte at tage imod Last den første Dag, og han kan tage imod Last med det udtrykkelige Forbehold, at Dagen skal regnes med i Lastetiden, men han maa paa Forhaand stille dette Forbehold; ellers kommer Sølovens § 118 til Anvendelse. Hvad der saaledes gjælder om den første Dag, maa ogsaa gjælde om senere Dage, f. Ex. Søndage, der ikke medregnes i Liggedagene. Skipperen kan nægte at tage imod Last paa en saadan Dag, eller han kan sige: Jeg vil kun tage imod Last paa Betingelse af, at Dagen regnes som en Liggedag — men tager han imod Last uden Forbehold, kan han ikke senere forlange, at Dagen skal medregnes; thi Bestemmelsen i Søloven om, at Søndage ikke medregnes i Liggedagene, er ubetinget, og det vilde være ganske vilkaarligt at give Loven saadant Tillæg: medmindre Lastning eller Losning finder Sted paa disse Dage.

Ganske det samme gjælder, om der med „as fast" Klausulen leveres Last eller losses udenfor sædvanlig Arbeidstid i Havnen.

Expeditøres Ansvar. Bergens Overrets Dom i Sagen mellem *Norsk Ægkompagni* og Expeditør *Ulstrup* (Sids 194) læser man med adskillig Forundring: Expeditøren havde modtaget nogle Kasser med Æg til Forsendelse og givet Kvittering for, at de var i god og forsvarlig Stand. Nogle af Æggene befandtes senere at være knuste, uden at det var muligt at faa nøiagtig Rede paa, naar, hvor eller hvorledes denne Skade var skeet, og Spørgsmaalet var da, om Expeditøren kunde holdes ansvarlig for denne Skade. Overretten fandt, at han maatte bære Ansvaret, og dette Resultat vilde ikke være egnet til at vække Opsigt, hvis ikke Andenvoterende og den Kollega, der i det Væsentlige var enig med ham, havde fremsat nogle høist originale Betragtninger over Betydningen af, at der

var givet Kvittering for, at Kasserne var i god og forsvarlig Stand. Jeg skal citere, hvad Andenvoterende siger herom:

Hertil kommer endvidere den paa Indstævntes Vegne meddelte Kvittering for, at Ægkasserne var leverede i god og forsvarlig Stand. Jeg kan ikke indse andet end, at der paa den maa lægges betydelig om ikke afgjørende Vægt. Jeg kan nemlig ikke finde det tvivlsomt, at Kvitteringen maa gjælde ikke alene Emballagen — Kasserne — men ogsaa Indholdet, og naar Indstævnte har fundet Kontrol af dette unødvendent, synes det mig at ligge nærmere at gaa ud fra, at Indstævnte har overtaget Ansvaret for de af den manglende Kontrol muligens flydende Følger.

Mon der er nogen anden end den ærede Kollega, som var Tredjevoterende, der er istand til at fatte, hvorfor den lærde Dommer ikke kunde finde det tvivlsomt, at Kvitteringen ogsaa gjaldt Indholdet? Jeg kan ikke tænke mig Muligheden af, at Expeditøren skulde have tilladt sig den ganske retsstridige Handling at slaa op de tilspigrede Kasser og give sig til at fingerere ved Indholdet, og heller ikke findes der i Dommen den mindste Antydning af, at saa har været Tilfældet. Ægkompagniet har naturligvis intet Øieblik tænkt sig, at Kvitteringen skulde være Bevis for, at Expeditøren havde begaaet noget saa utilbørligt som at give sig til at undersøge Indholdet af en tilspigret Kasse, men hvad er det da, som ligger til Grund for hin eiendommelige Ytring, der synes at være Frugt af en omhyggelig Overveielse, eftersom den er i den mest direkte Modstrid med Førstvoterendes Udtalelser? Spørgsmaalet var nærmest, om Æggene var beskadigede, før de bleve overleverede til Expeditøren, eller senere, og naar Forholdet er det, at Kasserne ikke har været aabnede af Expeditøren, saa kan hans Kvittering, hvad den end lyder paa, ikke give den ringeste Veiledning til Løsningen af Spørgsmaalet om, paa hvilket Tidspunkt Skaden var opstaaet. Dommeren synes selv at være paa det Rene med, at ingen Kontrol har fundet Sted, og han formener, at Indstævnte da maa overtage Ansvaret „for de af den manglende Kontrol muligens flydende Følger“. Jeg kan forstaa, at

Kontrollen kan have til Følge, at Æggene knuses, og det vilde kun være rimeligt, om en Expeditør, der havde kontrolleret Kassernes Indhold, blev anseet ansvarlig, forsaavidt der senere skulde blive nogen Tvivl om, naar eller hvorledes Skaden var opstaaet, men Mangel paa Kontrol kan umulig bevirke Knusning af Æggene, og en Expeditør, som kvitterer for nogle Kasser med Æg i god og forsvarlig Tilstand, paatager sig selvfølgelig ikke derved hverken det ene eller det andet, men giver kun Overbringeren et Bevis for, at han har modtaget disse Kasser tilligemed en Udtalelse om, at der ikke var noget at sige paa Kasserne, at de tilsyneladende var i god og forsvarlig Stand, hvilket ingenlunde vil sige, hverken at Æggene var hele, eller at de var fri for Kyllinger og anden indre Bedærvelse.

Maanedsbefragtning. Angaaende Maanedsbefragtning findes der i denne Aargang flere interessante Domme. Det er saaledes først Norges Høiesteretsdom i $^{3}/_{8}$ *Odin*-Sagen (Side 129), hvor man vil finde nogle almindelige Betragtninger over Rederens Ansvar for Besætningens Handlinger, naar Skibet er bortfragtet paa almindeligt Tidscerteparti. Det siges herom, at Tidsbefragteren ikke kan ansees som Reder, saaledes at han skulde have overtaget det almindelige Ansvar for Skipper og Mandskab. Dette Ansvar forbliver fremdeles hos den virkelige Reder, Fartøiets Eier, og det kan ikke indskrænkes til kun at gjælde ligeoverfor Tredjemand. Det maa ogsaa gjælde ligeoverfor Tidsbefragteren, naar der ikke foreligger nogen særlig Fritagelsesgrund, hvad ikke antoges at være Tilfældet i den foreliggende Sag. Kapteinen havde faaet Ordre af Maanedsbefragteren at henvende sig til en bestemt Mægler, og han var ifølge Maanedscertepartiet forpligtet til at følge denne Ordre. Ikkedestomindre henvendte han sig til en anden Mægler, som indkasserede Konnossementsfragten, og da der ikke fuldt ud blev gjort Rede og Regnskab for samme, blev Rederiet anseet ansvarligt overfor Maanedsbefragteren. Dette kan ikke være overraskende for nogen; thi naar Kapteinen vælger enten selv at indkassere Reisefragten eller at overdrage det til en Mægler, som han selv udnævner, og som saaledes er at anse som hans Fuld-

mægtig, saa maa han naturligvis aflægge Regnskab overfor Maanedsbefragteren for de saaledes indkasserede Penge, og gjør han ikke det, bliver Rederiet ansvarligt med Skib og Fragt. Høiesteret begrænsede Ansvaret, forsaavidt Fragten angik (Skibet eller dets Værdi var der intet igjen af), til Maanedsfragten for den Tid. Reisen medtog. Herom siger Høiesteret: *Det er nok saa, som af Sjøretten bemærket, at Maanedsfragten ikke kontribuerer til Havariet, men den maa dog ansees henhørende til Rederiets Sjøformue og maa derfor kunne fordres anvendt til Dækning af Rederiets Ansvar for Skipperen.* Det er altsaa hermed slaaet fast af Høiesteret, at Maanedsfragten er en Del af Søformuen, og at Rederen hefter med den for Ansvar, der er begrænset til Skib og Fragt. At Rederens Heftelse med Fragten overfor alle Søpantekrav fra Reisen i alle Tilfælde skulde være begrænset til Maanedsfragten, tør man, efter min Mening, ikke udlede af denne Dom. Der var nedlagt subsidiær Paastand paa, at Rederen heftede med Maanedsfragten indtil et angivet Beløb, og denne subsidiære Paastand blev taget tilfølge af Høiesteret, rimeligvis fordi der ikke var indvendt noget imod, at hvis Rederen heftede med Fragten, var det i dette Tilfælde med Maanedsfragten for Reisen.

Udtalelsen om, at Maanedsfragten ikke kontribuerer til Havarigrosse, skal neppe forstaaes saaledes, at den sædvanlige Praxis, hvorefter der finder en Fordeling af Fragtens Bidrag Sted mellem Reder og Maanedsbefragter, skulde være urigtig. Det hele er for uklart og lidet oplyst til at man tør drage en saadan Slutning, og Høiesteret vilde sikkert ikke afgive en bindende Udtalelse om et saa betydningsfuldt principielt Spørgsmaal i Form af en Bemærkning en passant i en Sag, hvis Fakta var saa lidet oplyst som nærværende. Det er indlysende, at Reisebefragteren ikke har noget at gjøre med det indbyrdes Forhold mellem Reder og Maanedsbefragter, og at Dispachen maa gjøres op paa regelmæssig Maade med Reisefragten eller en Del af denne som kontribuerende Værdi; men Reisefragtens Bidrag efter Dispachen maa fordeles proportionelt mellem Reder og Maanedsbefragter i det Forhold, hvori hver af dem for sin Fragts Vedkommende havde Interesse

i Reisens lykkelige Fuldførelse paa den Tid, Havarigrosse Opofrelsen fandt Sted. Saavidt jeg kan se, er der intet i denne Dom, hvoraf man med Sikkerhed kan udlede, at Maanedsbefragteren ikke skulde kunne forlange saadan Fordeling. Yttringen om, at Maanedsfragten ikke kontribuerer til Havarigrosse, har jo desuden sin fulde Forklaring derved, at Fordelingen mellem Ladningens, Skibets og Fragtens Eier foregaar for Fragtens Vedkommende paa Grundlag af Reisefragtens Værdi, men dermed er selvfølgelig intet sagt om Reders og Maanedsbefragters Mellemværende, forsaavidt angaar den paa Fragten hvilende Andel i det fælles Havari.

Naar en Skibsfører undertegner Konnossement, gjør han det, selvom Skibet er maanedsbefragtet, som Rederiets Repræsentant, saalænge der er Spørgsmaal om Forholdet til Tredjemand, der har erhvervet Konnossementet. Det vedkommer ikke Indehaveren af Konnossementet, om Befragtningen for denne Reise er Maanedsbefragterens eller Rederens Spekulation. Han har Søpant i Skib og Fragt for sine Fordringer paa Erstatning, om Varen underveis ikke behandles, som han har Krav paa ifølge Konnossementet, og han kan sagsøge Skipperen som Repræsentant for Rederen for at erholde Dom for sin Fordring paa Skadeserstatning. Om han vælger at holde tilbage af Fragten eller at betale ud hele Fragten og lægge Beslag paa Skibet kan selvfølgelig ikke i mindste Maade indvirke paa Mellemværendet mellem Reder og Maanedsbefragter, naar dette skal opgjøres, efterat Ladningens Modtager har erhvervet Dom over Skipperen og opnaaet Fyldestgjørelse for sin Fordring. Om Reder eller Maanedsbefragter skal bære Tabet, beror udelukkende paa deres Kontrakt, altsaa Maanedscertepartiet, og der er intet iveien for, at Modtagerens Fordring paa Skadeserstatning kan være fuldt berettiget paa Grundlag af Konnossementet, medens det endelige Tab maa bæres af Maanedsbefragteren ifølge hans Kontrakt med Rederen.

I Forholdet derimod mellem Reder og Maanedsbefragter undertegner Kapteinen Konnossementet ifølge Ordre eller Fuldmagt fra Maanedsbefragteren, altsaa som dennes Repræsentant. I ethvert Maanedscerteparti findes der en Klausul, der forpligter Kapteinen

til at lystre Maanedsbefragterens Ordrer i saa Henseende og i Forbindelse dermed en Bestemmelse om, at Maanedsbefragteren vil holde Rederen fri for alle Følger og alt Ansvar, som skyldes Kapteinens Udførelse af Befragterens Ordrer. Opstaar der altsaa noget Tab eller Ansvar for Rederiet som en Følge af, at Skipperen ifølge Maanedsbefragterens Ordrer undertegner et Konnossement og derved overfor Tredjemand forpligter sit Rederi, har dette Regres til Maanedsbefragteren, naturligvis forudsat, at Tabets Aarsag ikke er saadan Skjødesløshed eller Forsømmelse fra Skipperens eller hans Folks Side, hvorfor Rederen hefter ifølge Maanedscertepartiet. Det kan jo tænkes, at dette indeholder en beskyttende Forsømmeligheds-Klausul, medens en saadan ikke findes i Konnossementet, saa at Rederen vel overfor Tredjemand hefter for Følgerne af Skipperens Pligtforsømmelse men i Kraft af Forsømmeligheds-Klausulen i Maanedscertepartiet har Regres overfor Maanedsbefragteren.

Jeg antager ikke, at disse Betragtninger vil møde synderlig Modsigelse, men hvis saa er Tilfældet, bliver unægtelig Norges Høiesterets Dom i 8/8 *Alf*-Sagen (Side 289) overmaade vanskelig at forstaa. Dampskibet *Alf* var maanedsbefragtet af Sagsøgeren, der havde bortfragtet det til et Firma i Bilbao for en Reise med Klipfisk fra Island til Bilbao. Ved Fremkomsten befandtes en Del af Lasten at være beskadiget, og Befragterne i Bilbao, der ogsaa var Modtagere, lagde Beslag paa en Del af Konnossementsfragten, samt anlagde Søgsmaal mod Kapteinen fordrende Erstatning for Skaden. Ved Tribunalet i Bilbao vandt de denne Sag, og Maanedsbefragteren sagsøgte nu Rederiet til Betaling af den Del af Konnossementsfragten, som Firmaet i Bilbao havde benyttet til Dækning af sin Fordring. Baade Søretten og Høiesteret dømte Rederiet til at betale Maanedsbefragterens Fordring, skjønt man synes at have været paa det Rene med, baade at den spanske Dom ikke var bindende for de norske Domstole, og at Dommen var urigtig, idet Skaden paa Lasten ikke kunde lægges Skipper eller Rederi til Last. Høiesteret gaar ud fra den nærmest formelle Betragtning, at Sag var anlagt mod Føreren, idet han beskyldtes for at

have forsømt de ham paahvilende Pligter, og at Klausulen om Maanedsbefragterens Forpligtelse til at holde Rederiet skadesløst for Følgerne af, at Kapteinen undertegnede Konnossementer eller paa anden Maade rettede sig efter Befragterens Ordrer, ikke har Hensyn til Skipperens sømandsmæssige Befatning med Skib og Ladning under Reisen. Dette sidste er utvivlsomt rigtigt, og *hvis* Kapteinen havde tilsidesat sine Pligter og derved foraarsaget Skaden paa Lasten, vilde det maaske have været i sin Orden, at Rederiet var blevet dømt; men naar Rederiet blev dømt i Spanien, skjønt det burde have været frikjendt, saa er Tabet en Følge af, at Maanedsbefragteren havde givet Kapteinen Ordre til at udstede Konnossement med Bilbao som Bestemmelsessted og derved udsat ham for spansk Retspleie. Det vilde være i høi Grad ubilligt, om Rederiet, der ikke har nogensomhelst Indflydelse paa Maanedsbefragterens Valg af Ladning, Bestemmelsessted, Medkontrahent o.s.v., skulde bære den dermed forbundne Risiko. Det vil i saa Henseende være tilstrækkeligt at henvise til, hvad der under Voteringen blev anført af Dommer *Mejdell.* Derimod tror jeg ikke, det bør tillægges nogensomhelst Betydning, om Kapteinen handlede eller troede at handle som Repræsentant for Rederen eller Maanedsbefragteren, eller om han var sagsøgt som Repræsentant for den ene eller den anden. Kapteinen sagsøgtes forøvrigt utvivlsomt som Rederiets Repræsentant, idet spansk Ret formodentlig ligesaalidt som norsk Ret giver Adgang til at sagsøge Kapteinen som Fuldmægtig for Maanedsbefragteren, medmindre denne udtrykkelig giver sit Samtykke dertil. Ganske vist havde Firmaet i Spanien sluttet Kontrakt med Maanedsbefragteren, og i Egenskab af Befragter vilde det maaske kunne have faaet Dom over Maanedsbefragteren ved hans Værneting i Danmark, men der foreligger intet til Oplysning om, at de processuelle Regler i Spanien giver Adgang til i et saadant Tilfælde at indstævne Udlænding for spansk Domstol. Firmaet i Bilbao kunde ialfald paa almindelig Vis sagsøge Kapteinen som Rederiets Repræsentant, og der forelaa ingensomhelst Grund for det til at fravige, hvad der under saadanne Forhold er den normale Fremgangsmaade, nemlig at beslaglægge Skib eller Fragt og indstævne

Kapteinen. Dommer *Mejdell* gjør jo ogsaa udtrykkelig opmærksom paa, at det ikke af den spanske Doms Præmisser kan sees, at der under Sagen var oplyst noget om, at her forelaa Maanedsbefragtning. Hele dette Spørgsmaal om Kapteinens Egenskab af Fuldmægtig for Reder eller Maanedsbefragter i Spanien under Processen og under de Forhandlinger, der førte til Forliget efter Dommen, forekommer mig imidlertid at være af ganske underordnet Betydning. Selv om Rederiet havde grebet direkte og positivt ind ved at give Kapteinen Forholdsordrer under Processen og ved at give ham en ganske klar og utvetydig Fuldmagt til at afslutte Forliget, vilde det, efter min Mening, ikke i ringeste Maade have forandret Retsforholdet mellem Reder og Maanedsbefragter, undtagen naturligvis forsaavidt Rederiet havde handlet ufornuftigt og ved sin Optræden bidraget til at forøge Tabet. Det afgjørende maa nødvendigvis være, om der fra Kapteinens Side var udvist saadant Forhold, at Rederen ifølge sin Kontrakt med Maanedsbefragteren maatte ansees ansvarlig derfor. Ganske ligegyldigt for Sagens Afgjørelse bør det være, om Modtageren i Spanien valgte det ene eller det andet Paaskud for sin Fordring. Om han som den lykkelige Besidder af Fragten og i Ly af sit spanske Værnething havde valgt simpelthen at holde tilbage af Fragten, hvad der behøvedes for at dække hans Fordring, vilde Maanedsbefragteren have havt to Veie at gaa: enten sagsøge Modtageren i Bilbao -- men det vilde være praktisk udelukket, fordi selvfølgelig ingen Forretningsmand frivillig giver sig spansk Retspleie i Vold — eller sagsøge Rederiet i Norge, i hvilket Tilfælde han ikke vilde have havt andet Grundlag for sin Fordring end Modtagernes Paastand om, at Kapteinen havde forsømt sine Pligter med Hensyn til Ladningen. Ingen kan tvivle om, at dette ikke vilde have været tilstrækkeligt til at faa Rederiet domfældt i Norge. Det vilde efter norske Retsbegreber være en helt urimelig Idé, at Maanedsbefragteren skulde kunne forlange Regres hos Rederiet, fordi et Firma i Spanien havde dækket sig ved den Maanedsbefragteren tilhørende Reisefragt under et ganske løst og ubevisligt Paaskud om, at Kapteinen var Skyld

i Skaden paa Lasten. Men Springet fra en saadan temerær Paastand og til at faa den godkjendt ved en spansk Domstol er ikke saa stort, at det burde kunne begrunde en forskjellig Bedømmelse her i Landet af Rederiets Ansvar. Jeg kan ikke frigjøre mig fra den Forestilling, at Høiesteret i dette Tilfælde har lagt en altfor stor Vægt paa, hvad der nærmest maa ansees som rene Tilfældigheder, og at Retten derved har ladet Rederiet bære en Risiko og et Tab, der var en Følge af Spekulationer og Dispositioner, over hvilke Rederiet ikke kunde have nogensomhelst Kontrol, og som rimeligst og naturligst burde bæres af Maanedsbefragteren, der for at opnaa en Gevinst derved bortfragtede Skibet til et Firma i Spanien, gav det en Klipfiskeladning ombord og sendte det til en spansk Havn.

Endnu en Dom af Interesse vedrørende Maanedsbefragtning findes i denne Aargang, nemlig Sveriges Høiesterets Dom i $^{S}/_{S}$ *Talis*-Sagen (Side 25). Desværre er den, som alle de svenske Domme, ikke saa fuldstændigt og klart belyst, forsaavidt angaar Faktum, at man tør drage synderlig sikre Slutninger deraf. Paa Reise med en Ladning Kul fra Swansea til Stockholm maatte $^{S}/_{S}$ *Talis* gjøre Vendereise formedelst Havari paa Propelaxlen, og der opstod derved visse fælles Udgifter, som ifølge Reisecertepartiet skulde fordeles efter York-Antwerpen Reglerne, medens Maanedscertepartiet ikke havde nogen særlig Bestemmelse om Havarigrosse. Blandt Udgifterne var en Post paa adskillige Tusind Kroner for Vægttab og Værdiforringelse ved Kullenes Oplosning og Gjenindtagning i Swansea, og denne Udgift var i Overensstemmelse med York-Antwerpen Reglerne opført som Havarigrosse. Herimod protesterede Rederiet under Paaberaabelse af den svenske Sjölags § 188 Mom. 7, og Høiesteret gav Rederiet Medhold heri, dels fordi Maanedsbefragterne ikke ved sin Kontrakt med Tredjemand kunde forpligte Rederiet til saadan Kontribution, som var imod Soloven, dels fordi Konnossementet var underskrevet af en Repræsentant for Maanedsbefragteren, som ikke havde Fuldmagt til ved Konnossementet at paabyrde Rederiet et saadant Ansvar.

Denne Dom, som maa ansees for at være et Udtryk for svensk Retsopfattelse af saadanne Forhold, er i den mest bestemte Modstrid med, hvad der i andre Lande er fastslaaet som gjældende Ret. For det første er det vistnok et ellers overalt anerkjendt Princip, at Tredjemand, som erhverver et Konnossement, maa kunne gaa ud fra, at det er undertegnet enten af Skibets Fører eller af nogen, der har havt dennes Fuldmagt til at underskrive det. Det vilde kunne have de mest betænkelige Konsekvenser for Konnossementets Benyttelse i den internationale Handel, om Erhververen af dette Dokument skulde være udsat for, at der blev reist Indsigelse mod de Rettigheder, Konnossementet hjemler, under Paaberaabelse af en Kontrakt, som er indgaaet mellem Tredjemænd, der er ham ganske fremmede, og hvis Kontrakter han intetsomhelst kjender til og intet har med at gjøre. Skipperen véd, at Konnossement skal udstedes, og afreiser han uden selv at underskrive dette eller uden at give andre udtrykkelig Fuldmagt dertil, maa han antages at have overladt til Afskiberen at ordne det fornødne i saa Henseende paa sine Vegne. Det er ogsaa noget ganske usædvanligt, at en Maanedsbefragter ikke skulde kunne forpligte Rederiet til overfor Trediemand at deltage i et Havarigrosse paa andre Betingelser end dem, der indeholdes i Maanedscertepartiet. Det er en velkjendt Sag, at ethvert almindeligt Maanedscerteparti indeholder en Klausul, hvorefter Kapteinen forpligtes til at følge Maanedsbefragterens Instruktioner, forsaavidt angaar Undertegning af Konnossementer m. m., mod at Maanedsbefragteren holder Rederen skadesløs for alle Følger deraf. Der kan være delte Meninger om, hvor langt Kapteinen ifølge denne Klausul er forpligtet til at adlyde Maanedsbefragterens Ordrer, men jeg har ingensinde hørt eller seet det bestridt, at Kapteinen var forpligtet til at undertegne et Konnossement med andre Bestemmelser om Fordeling af Havarigrosse end dem, der indeholdes i Maanedscertepartiet. Skulde en saadan Klausul som den nævnte ikke findes i Maanedscertepartiet, kunde det Spørgsmaal maaske reises, om Kapteinen kunde tvinges til at skrive under paa et Konnossement, som indeholder Bestemmelser, der i direkte Strid med den Kontrakt, ved hvilken hans Reder har bundet sig, men naar

Konnossementet er undertegnet, bør dette Spørgsmaal ialfald ikke kunne reises.

Der kan i denne Forbindelse være Grund til at henlede Maanedsbefragteres Opmærksomhed paa den overmaade store Risiko, de løber ved overfor Rederiet at binde sig til York-Antwerpen Reglerne og derpaa slutte Kontrakter for Reiser uden en lignende Klausul. Mere end én Gang er det hændt, at Maanedsbefragtere har lidt alvorlige Tab ved ikke at have sine Øine aabne for denne Risiko, navnlig i Tilfælde hvor Skibet har ført Trælast paa Dæk til en britisk Havn paa et Konnossement, ifølge hvilket Skib og Fragt vil have at bidrage til Værdien af kastet Dækslast. Dette vil være Tilfældet, naar Konnossementet ingen Bestemmelse indeholder om Groshavari-Opgjør, og Resultatet vil altsaa da blive det, at Rederiet med Skibets Værdi maa bidrage til Tabet af den kastede Last og for dette sit Bidrag vil have Regres til Maanedsbefragteren.

Fordeling af Kollisionsansvar. Ved Norges Høiesterets Dom i $^S/_S$ *Hisø*-Sagen (Side 120) er det nu fastslaaet, at Kaskoassurandørens Krav paa, at Ansvaret ved Kollision fordeles mellem dem og Fragtassurandørerne ikke paa nogen Maade præjudiceres ved, at der ingen Fragt er i Risiko for Rederiet, fordi Skibet seiler under Maanedscerteparti; endvidere at Fragtassurandørerne eller Rederen selv, hvis Fragten ikke er assureret, skal bære saadan Andel, som svarer til Bruttofragten, eller Maanedsfragten forøget med de Udgifter som Maanedsbefragteren har paataget sig, og som under et almindeligt Certeparti hviler paa Rederiet.

Ansvar for Garantimesteren. At Rederiet og ikke Værkstedet bærer Ansvaret for Følgerne af Garantimesterens Forsømmelse er afgjort ved Norges Høiesteret Dom i $^S/_S$ *Thyra*-Sagen (Side 81). Naar Garantimaskinisten er forhyret ombord og paa vanlig Maade udfører Arbeide i Skibets Tjeneste, synes unægtelig alene den Omstændighed, at han ansættes af Værkstedet, vanskelig at kunne bevirke Ansvar for dette. Baade Sørettens og Høiesterets Dom giver en saa udførlig og tydelig Fremstilling baade af Sagens Fakta og de retlige Spørgsmaal, at det vil være tilstrækkeligt at henvise dertil.

Christiania i Februar 1907. *J. J.*

DOMME OG AFHANDLINGER.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 1	Aargang VII	1906

1.

Konnossementsansvar.

I September Anno 1900 lossede Dampskibet „Arkansas" i Aarhus et Parti Bomuldsfrøkager i Sække, hvis Antal i Konnossementet var angivet til 20 395. Der udlossedes imidlertid kun 20 353 Sække, saa at der manglede 42. Vægten var ogsaa angivet i Konnossementet, men Kapteinen havde ikke noget Ansvar derfor. Beregnet efter en Gjennemsnitsvægt for alle Sækkene skulde de 42, som manglede, have veiet 9 149 Pund og med en Pris af Kr. 5,90 per 100 Pund skulde det ialt blive Kr. 539,79. Kagerne var kjøbt af Modtagerne og skulde betales efter den i Konnossementet angivne Vægt. Viste der sig at være en Undervægt, som oversteg 1 %, skulde Sælgerne godtgjøre denne, men var der en Overvægt, skulde Differencen tilfalde Kjøberne uden særligt Vederlag. Der viste sig at være en Overvægt til en Værdi af næsten 2 000 Kroner, som altsaa repræsenterede en ren Extragevinst for Kjøberne, hvis den da ikke skyldtes den Omstændighed,

at Lasten underveis var blevet tungere ved at optage Fugtighed, hvilket det ikke er muligt at se af Dommen. Dette har dog mindre Interesse her. Faktum er, at Modtagerne sagsøgte Rederiet til Erstatning for de manglende 42 Sække, for hvilke de forlangte Kr. 539,79. Ved Søretten havde de Held med sig, men ved Overretten svigtede Lykken dem. Dog, dette var kun en kortvarig Skuffelse; thi, takket være den Hastighed, hvormed Retten pleies i Danmark, kunde de allerede efter 5 Aars Forløb, at regne fra Stridens Begyndelse, notere en definitiv Seir ved Høiesteret, hvis Dom man vil finde i dette Hefte.

For at undgaa ethvert Skin af Partiskhed bør det ikke lades uomtalt, at Modtagerne ved Losningen forefandt 8 tomme Sække, uden at de forlangte en Øre i Erstatning af den Grund. Havde Kapteinen været lidt mere smart, vilde han have ladet dem forefinde 50 tomme Sække istedetfor de 8; det kunde ikke have været saa kostbart, og saa var han maaske sluppet helt fri for videre Tiltale. Havde Modtagerne ikke seet saa stort paa Tingene, som de gjorde, saa kunde de ganske vist have gjort gjældende, at Konnossementet lød paa Sække med Kager, og ikke paa tomme Sække; men saa kunde Kapteinen til Gjengjæld let have fundet lidt Kager at fylde i de tomme Sække. Dermed vilde han rimeligvis have været helt paa den sikre Side. Dog, dette er kun Fantasier — Virkeligheden er den, at Kapteinen ikke foretog saadanne Manipulationer og for denne hans Oprigtighed maatte Rederiet bøde med Kr. 539,79 plus Renter foruden 10 Kroner til Justitskassen. Næste Gang er han nok klogere.

Der manglede 42 Sække. Denne Manco kan forklares paa en af to Maader. Enten var de 42 Sække gaaet tabt paa Reisen, eller ogsaa var de aldrig kommet ombord. Man behøver kun at have en ganske rudimentær Retssans for at indse, hvor forskjellig Retsstillingen maa være, eftersom Forklaringen er den ene eller den anden. Var de 42 Sække kommet ombord men gaaet tabt paa en saadan Maade, at Rederiet efter Kontrakten eller Loven havde Ansvaret derfor, er det en Selvfølge, at Rederiet maatte

erstatte Modtagerne Værdien. Thi hvis Rederiet havde opfyldt sin Pligt og passet paa Lasten, havde Modtagerne faaet udleveret 42 Sække Kager mere ganske gratis, og de led altsaa et direkte positivt Tab paa Kr. 539,79 derved, at Rederiet forsømte sine Pligter. Rederiet vilde have været ansvarligt efter Sølovens § 142, hvorefter Bortfragteren bærer Ansvaret for al Formindskelse, som Godset lider underveis ved Skyld fra Besætningens Side.

Hvis Forklaringen til den forefundne Manco af 42 Sække derimod maatte søges i, at der var begaaet en Feil ved Tællingen paa Lastepladsen, saa at Tallet i Konnossementet var 42 større, end det skulde være, saa er det lige saa indlysende, at Rederiet ikke kunde være forpligtet til at erstatte Værdien af de manglende Sække. Selvfølgelig har ikke Kapteinen eller hans Folk Lov til at tælle feil — de tæller paa egen, eller rettere, paa Rederens Risiko, og hvis de begaar en Feil, bliver Rederen ansvarlig for alle Følger heraf. Det kommer deraf, at Sølovens § 145 paalægger Rederen ubetinget Ansvar, for at Konnossementets Beskrivelse af Godset er korrekt. Det er den gode Tro i Omsætningen, som beskyttes ved denne strenge Regel. Den, som skuffes ved den urigtige Angivelse og derved lider et Tab, skal have dette Tab erstattet. Havde derfor i dette Tilfælde Modtagerne i Tillid til Konnossementets Rigtighed betalt Sælgerne for flere Varer, end de skulde have betalt for, havde Rederen maattet erstatte dem, hvad de saaledes havde betalt for meget. Og selv naar, som her, Kjøberne ikke havde betalt Sælgerne mere, end der tilkom disse, men de paa anden Maade havde lidt et Tab ved at stole paa, at der var indladet, hvad Konnossementet opgav, saa vilde Rederen have været forpligtet til at erstatte dem saadant Tab. Herom var der imidlertid ikke Tale i det foreliggende Tilfælde. Var der ikke blevet begaaet nogen Feil ved Tællingen — hvis Tallet altsaa havde været anført i Konnossementet til 20 353, som var det rigtige, saa havde Modtagerne faaet leveret dette Sækketal, havde tjent sine 2 000 Kroner extra og været fornøiet dermed. Hvor rent meningsløst vilde det da ikke være, om de skulde tjene yderligere Kr. 539.79, blot fordi der begaaes

en Tællefeil paa Lastepladsen. Nogen stor Feil var der jo ikke Tale om i dette Tilfælde, og det var derfor heller ikke noget stort Beløb, det gjaldt. Havde Feilen dreiet sig om nogle Hundrede Sække, vilde det imidlertid ikke have været Smaasummer, der stod paa Spil, og havde vi havt at gjøre med en Tællingsfeil paa Tusinder, kunde Modtagerne have tjent sig en pen lille Formue derpaa, hvis de kunde fordre Værdien af det manglende.

Man vil af det anførte forstaa, at den Domstol, som skal træffe Afgjørelse i en Sag som denne, nødvendigvis maa gjøre sig det klart, om Rederens Ansvar skal baseres paa, at den manglende Last er gaaet tabt underveis, i hvilket Tilfælde Rederen er ansvarlig efter Sølovens § 142, eller paa en urigtig Beskrivelse i Konnossementet af Varens Kvantitet, i hvilket Tilfælde Rederens Ansvar beroer paa Sølovens § 145[1]); thi Ansvarets Grundlag og Udstrækning er høist forskjellig, eftersom det ene eller det andet er Tilfældet.

Jeg kjender ikke til, hvorledes Proceduren var anlagt i nærværende Sag; mit hele Kjendskab til den beroer paa Domsreferaterne. Jeg formoder imidlertid, at Modtagernes Ræsonnement er dette: Kapteinen har kvitteret for 20 395 Sække — vi har kun faaet 20 353, følgelig er der paa en eller anden Maade gaaet tabt 42 Sække, hvis Værdi Kapteinen maa tilsvare os. Dette Ræsonnement er fuldt korrekt til at begynde med, og kan Rede-

---

[1]) Ifølge § 144 er Konnossementet Grundlaget for Retsforholdet mellem Skipperen og Modtageren, og overensstemmende med dets Indhold skal Ladningen afleveres til denne. Da den faktiske Levering kun kan være i Overensstemmelse med Konnossementet, naar dette beskriver Godset paa rette Maade, aldenstund det er umuligt at udlevere andet end netop det, der faktisk er modtaget til Transport, antager jeg, at § 144 nærmest sigter til de kontraktsmæssige Betingelser, hvorpaa Udleveringen skal foregaa, hvilket ogsaa bestyrkes ved Paragrafens efterfølgende Indhold. Det er § 145, som fastslaar Rederens egentlige, saakaldte Konnossementsansvar, det vil sige hans Ansvar overfor Modtageren for Uoverensstemmelser mellem Godsets faktiske Tilstand, dets Kvantitet og Kvalitet, og dets Beskrivelse i Konnossementet.

ren intetsomhelst oplyse om Aarsagen til Mankoen, vil han have at betale Værdien af de 42 Sække. Rederen vil imidlertid uden Tvivl anstrænge sig for at bevise, at hver eneste Sæk, som er kommet ombord, er udleveret, saa at Mancoen maa skyldes en Feil ved Tællingen paa Lastepladsen. Det kan jo f. Ex. tænkes, at der er udstedt foreløbige Kvitteringer, som endnu er i Behold, og at en Revision af dem viser, at det hele skyldes en ganske simpel Adderingsfeil. Det kan ogsaa være, at der paa fyldestgjørende Maade føres Bevis for, at intet af Lasten kan være gaaet tabt underveis. Exakt Bevis vil der naturligvis sjelden være Tale om — det maa være tilstrækkeligt, at Rederen ved de Bevismidler, der staar til hans Raadighed, kan overbevise Retten om, at den ene Forklaring er sandsynligere end den anden. Hvad der i saa Henseende er bevist i dette Tilfælde, eller hvorledes det er bevist, véd jeg ikke, eftersom Høiesteret er ganske taus derom; men det kan ogsaa være det samme, eftersom der i Høiesterets Dom henvises til Sølovens § 144 og § 145. Heraf følger, med al ønskelig Tydelighed, at Høiesteret maa være kommet til den Overbevisning, at der var talt feil paa Lastepladsen; thi ellers burde der have været henvist til § 142 og ikke til § 145. Men er det saa, at her er Tale om det egentlige Konnossementsansvar, saa vover jeg med al skyldig Respekt for Høiesterets Autoritet at paastaa, at Dommen ikke kan være rigtig. Dette synes mig at være saa indlysende, at jeg ikke kan tænke mig anden Forklaring, end at det ikke har staaet klart for den øverste Domstol, at det var af væsentlig Betydning, om Ansvaret var det ene eller det andet, at Høiesteret, med andre Ord, har ment, at det ikke for Retten i en Sag som denne er nødvendigt ved Dommen at fastslaa, om man har at gjøre med et Ansvar efter § 142 eller efter § 145.

Havde Høiesteret henvist til § 142, vilde der intet have været at sige til Dommen, men naar der henvises til § 145, har vi at gjøre med det egentlige Konnossementsansvar, det vil sige Ansvar for urigtig Beskrivelse af Godset, men dette Ansvar kan, som sagt, umulig medføre Forpligtelse til at erstatte Værdien af

Sække, som aldrig er kommet ombord, og som Kjøberne ikke har betalt for.

Overretten mente, at Rederen maatte være ansvarlig for Værdien af 42 tomme Sække. Man vil imidlertid af det anførte forstaa, at dette ikke kan være rigtigt, hvis Forudsætningen er, at de 42 Sække aldrig var komne ombord. Var de gaaet tabt underveis, burde Rederiet paa den anden Side ikke slippe med at betale Sækkeværdien, eftersom Konnossementet lød paa Sække med Kager og ikke paa tomme Sække. Overretten taler om den Forventning, Modtagerne efter Konnossementets Beskrivelse af Godset maatte nære med Hensyn til, hvad de vilde faa udleveret, og bygger sine Konklusioner paa Indholdet af denne Forventning. Hertil er imidlertid at bemærke, at Forventningen kun kan give en tilsvarende Ret, naar den hviler paa et Løfte om at yde det, som er Forventningens Gjenstand. Naar A. skriver til B., at det glæder ham at kunne meddele, at B. har vundet 10 000 Kroner i Lotteriet, som han skal sende ham med det første, saa vil der vækkes en fuldt forklarlig og subjektivt vel begrundet Forventning hos B. om at erholde udbetalt en Gevinst paa 10 000 Kroner, men om A.'s Meddelelse viser sig at bero paa en Feiltagelse, kan ikke B. forlange, at A. alligevel skal sende ham de 10 000 Kroner. Naar „Arkansas“ Fører gjennem Konnossementet gav Modtagerne Meddelelse om, at der var indlastet 20 395 Sække, saa kunde ikke Modtagerne forlange udleveret dette Antal, naar det viste sig at være feilagtigt; thi ethvert Barn vil kunne forstaa, at Skipperen kun forpligter sig til at udlevere 20 395 Sække under den Forudsætning, at han har faaet saa mange Sække ombord, og at han hverken kan eller vil forpligte sig til at levere mere, end han har faaet ombord. Men Skipperen har, som sagt, ikke Lov til at tælle feil og give urigtige Meddelelser i Konnossementet om Godsets Kvantitet, og han maa indestaa for ethvert Tab, Modtageren lider ved at have indrettet sig paa at faa mere, end der er kommet ombord. Nu var det i dette Tilfælde saa heldigt, at Modtageren overhovedet ikke havde lidt noget Tab derved, og derfor burde Rederiet have været frifundet for deres Tiltale. Om saa var blevet Tilfældet, var Ret-

ten skeet Fyldest, og ingen vilde have ynket Modtagerne, som jo fik alt, hvad de kunde faa.

De meget omtalte Sække med Kager var tildels lastet i Rum sammen med Fyrrebrædder (Furubord), og Modtagerne forlangte Erstatning for den Skade, som, de paastod, var tilføiet Kagerne, ved at disse Brædder havde været fugtige. Høiesteret gik ud fra, at det var bevist, at denne Skade paa Kagerne ialfald væsentligst skyldtes disses egen Fugtighed og frifandt derfor Rederiet paa dette Punkt. Overretten derimod fandt, at „selvom der nu udgaaes fra, at den Bomuldsfrøkagerne tilføiede Skade i alt Fald for en Del hidrører fra den af Fyrrebrædderne under Reisen udsondrede Fugtighed, findes det ikke at kunne lægges Skibsføreren til Last som en Forsømmelighed eller Mangel paa almindelig Omhu og Forsigtighed, at han havde anbragt Brædderne og Bomuldsfrøkagerne i samme Lastrum".

Her vilde jeg være strengere mod Rederiet. At der ikke var noget at lægge Skibsføreren til Last, er ganske vist, men naar Kagerne var lastet sammen med andet Gods, uden at dette var anmærket i Konnossementet, skjønner jeg ikke rettere, end at al dermed forbunden Risiko maa være Rederens og ikke Ladningseiernes. Det forekommer mig, at dette var en Skade, som særdeles vel kunde have været afværget, nemlig ved at undlade at indlaste Brædder i samme Rum som Kagerne. Det var rimeligt og naturligt, at Rederiet udnyttede hele Rummet for at tjene mest mulig Fragt, men Kagemodtagernes Retsstilling kunde ikke i nogen Maade forringes derved. Det laa helt udenfor Kontrakten med dem, at der skulde være nogen Risiko for Kagerne ved fugtig Trælast. Overrettens Henvisning til § 143 er ikke velbegrundet; thi Modtagerne af Kagerne havde neppe noget Kjendskab til, at der var indlastet Brædder i samme Rum, og de havde jo overhovedet ikke som Modtagere, hvis Kontrakt med Rederen alene beroede paa Konnossementet, nogensomhelst Adgang til at give Skipperen nogen Advarsel ved Indlastningen om, at Kagerne kunde skades ved at lastes sammen med Træet. Havde Konnossementet

baaret Paategning om, at der var lastet Brædder i samme Rum som Kagerne havde Sagen været en ganske anden. Sagen vilde ogsaa have været en anden, om Modtagerne selv havde været Befragtere og, vel at mærke, havde været Afskibere baade af Kagerne og Træet.

J. J.



2.

Danmarks Højesteret, den 2 Februar 1906.

Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus
(Højesteretssagfører Jensen)

mod

Det forenede Dampskibsselskab
(Højesteretsadvokat Halkier).

Den i Samlingens Aargang V som No. 23 (Side 113) optagne Dom, afsagt af Overretten i Viborg, omstødes af Høiesteret, forsaavidt som Rederiet dømmes til at erstatte Modtagerne Værdien af de manglende 42 Sække Kager, beregnet efter Gjennemsnitsvægten af hele Partiet, under Henvisning til *Sølovens §§ 144 og 145.*

Ifølge Sagens, tildels efter den indankede Doms Afsigelse tilveiebragte Oplysninger findes det at maatte antages, at den af Skønsmændene forefundne Beskadigelse af Indholdet af 704 Sække Bomuldsfrøkager skyldes, i ethvert Fald væsentligt, Varens egen Beskaffenhed. Appellantens herhen hørende Erstatningspaastand er derfor med Rette forkastet ved den indankede Dom. Derimod vil Indstævnte ikke kunne undgaa i Henhold til Sølovens §§ 144 og 145 at svare til de 42 Sække Kager, som ved Udlosningen manglede i det Antal, som ifølge Konnossementerne var indladet i Skibet. Indstævnte vil derfor have at betale Appellanten i Erstatning det ved Skønnet fastsatte Beløb 539 Kroner 79 Øre med Renter heraf som paastaaet, hvorhos Arrestforretningen forsaavidt vil være at stadfæste, medens den iøvrigt vil være at ophæve, hvoraf følger, at Arrestforretningens Omkostninger ikke kan tilkjendes Appellanten.

Processens Omkostninger for alle Retter findes at burde ophæves.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Det forenede Dampskibsselskab, bør til Appellanten, Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus, betale 539 Kroner 79 Øre med Renter heraf 5 % aarlig fra den 16 Februar 1901, til Betaling sker, men iøvrigt for Appellantens Tiltale i denne Sag fri at være. For det nævnte Beløb bør den foretagne Arrest ved Magt

at stande, men iøvrigt være ophævet. Processens Omkostninger for alle Retter ophæves. Til Justitskassen betaler Appellanten og Indstævnte hver 10 Kroner.

3.

Christiania Sjøret, den 27 Januar 1906.

„Sirius“s Rederi
(Advokat Johan Bredal)
mod
D/S „Pulp“s Rederi,
The Kellner Partington Paper Pulp Co. Ltd.
(Advokat Lauritz Hofgaard).

Dampskibene „Sirius“ og „Pulp“ støder en Vinterdagsmorgen sammen i Christiania Havn, og begge Skibes Rederier sagsøger gjensidig hinanden til Erstatning for Skaden. Retten finder, at der er Skyld paa begge Sider, dels fordi intet af Skibene havde havt sine Lanterner tændt, dels fordi der ikke havde været holdt fuldt tilfredsstillende Udkig paa noget af Skibene. Dog ansees „Pulp“ at have havt den største Skyld, fordi den i Strid med Skik og Brug, havde undladt at give Signal ved Afgangen fra Bryggen, og fordi den havde undladt at bakke. Efter Omstændighederne dømmes „Pulp“s Rederi til at bære egen Skade og Halvdelen af Modpartens, *jfr. Sjøfartslovens § 220.*

Den 18 Januar 1905 kolliderede Dampskibene „Pulp“ og „Sirius“ paa Kristiania Havn. Ved Kollisionen fik begge Skibe endel Skade. Da D/s „Sirius“s Rederi formente, at Kollisionen

skyldtes Feil fra „Pulp"s Side, har det ved Sjøretsstævning af 16 berammet 17 Marts 1905 anlagt nærværende Sag mod D/s „Pulp"s Rederi, The Kellner, Partington, Paper Pulp Co. Limited ved Kristiania Sjøret som vedtaget Værnething, og har — efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling — nedlagt saadan endelig Paastand (se Dok. 7): At „Pulp"s Rederi tilpligtes at betale „Sirius"s Rederi:

I. Kr. 784,96 med Renter fra Paaklagen.

II. Erstatning for Indtægtstab under „Sirius"s Reparation, 12 Dage à Kr. 20,00, tilsammen Kr. 240,00.

III. Sagsomkostninger.

Subsidiært paastaaes Erstatningen for Skade og Indtægtstab fastsat efter Rettens eller uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning.

Af Paastandsbeløbet under Post I har Citantskabet dog senere (i Dok. 9) frafaldt endel Poster til samlet Beløb Kr. 75,56.

D/s „Pulp"s Rederi har paa sin Side hævdet, at Kollisionen skyldtes Feil fra „Sirius"s Side, og det har derfor ved Kontrastævning af 28 April 1905 anlagt Kontrasøgsmaal og, efter inden Retten forgjæves prøvet Forligsmægling, paastaaet sig i Hovedsagen frifundet med Tilkjendelse af Sagsomkostninger og i Kontrasagen paastaaet sig tilkjendt (se Dok. 8):

1) Kr. 287,50 med Renter fra Paaklagen,

2) Erstatning for Tidstab m. m. Kr. 600,00 med Renter fra 3 Juni 1905, og

3) Sagsomkostninger.

Hovedcitantskabet har i Kontrasagen paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Kollisionen fandt Sted lidt over Kl. 8 om Morgenen. Om Begivenheden haves i det Væsentlige ingen andre Oplysninger end hvad der indeholdes i de optagne Sjøforklaringer, fra „Sirius"s Side den 27 Januar 1905 og fra „Pulp"s Side den 1 Februar 1905.

Fremstillingen fra „Sirius"s Side gaar ud paa, at „Sirius" om Natten havde ligget fortøiet ved vestre Flydebrygge paa Bjørvikens Havn med Forenden udover. Da Klokken var 5 Minutter over 8 (efter Førerens Uhr) gik „Sirius" ud fra Bryggen med sagte Fart for at gaa til Langbryggen. Vel klar af Bryggen gaves Afgangssignal. Efter en Stunds Forløb fik Føreren, som selv stod til Rors i Styrehuset, se „Pulp" komme fra Øst med en Kurs, der skar „Sirius"s Kurs omtrent tværs. „Pulp" laa da omtrent ½ Streg paa „Sirius"s Bagbords Boug. Distancen mellem

„Sirius“ og „Pulp“ var da ikke saa stor som „Sirius“s Længde (ɔ: 54 Fod). Samtidig hermed hørte Føreren at „Pulp“ gav to Stød med Signalpiben. „Sirius“s Fører svarede med tre Stød i Signalpiben og telegraferede samtidig fuld Fart agterover til Maskinen. Denne Ordre blev strax efterkommet i Maskinen, som begyndte at arbeide agterover, men Afstanden var for kort til at faa „Sirius“ standset, og Kollisionen fandt derpaa Sted paa den Maade, at „Pulp“s Styrbords Boug stødte mod „Sirius“s Bagbords Boug næsten i Stævnen. Førerens Uhr viste da 8 Minutter over 8.

Fremstillingen fra „Pulp“s Side gaar ud paa, at „Pulp“ laa fortøiet ved Kranbryggen med Forenden udover. Den skulde over til „Baldur“, som laa ved Langbryggen. Den afgik fra Kranbryggen 8 à 10 Minutter over 8 om Morgenen med sagte Fart og Bagbord Ror, saaledes at den svingede rundt til Styrbord. Føreren stod selv tilrors. Da „Pulp“ var svinget rundt saa meget, at den laa med Bougen i Retning mod Forkanten af „Baldur“s Kommandobro, observerede „Sirius“ omtrent tværs paa Styrbord Side i en Afstand af ca. 3 af „Pulp“s Længder (ɔ: 85 à 90 Fod, — efter Oplysning under Proceduren nøiagtig 27,50 Meter). Føreren havde allerede en Tid i Forveien stoppet Maskinen (for at være sikker paa at komme ordentlig ind til „Baldur“) og „Pulp“ havde derfor kun et lidet Sig forover. „Pulp“s Fører gav to Stød med Signalpiben og lagde Roret om til Styrbord, men paa Grund af „Pulp“s ringe Fart blev det kun lidet, den svingede til Bagbord. „Sirius“ stødte derpaa med Bougen mod „Pulp“s Styrbord Side lidt forenom Storriggen.

Det kan derhos bemærkes, at hverken „Sirius“ eller „Pulp“ havde Lanterner tændt.

Forsaavidt Tidsangivelserne ikke stemmer nøiagtig i de to Fremstillinger, er Forklaringen formentlig alene den, at Uhrene ikke har gaaet nøiagtig ligt paa Fartøierne.

Den foreliggende Situation vil nærmere fremgaa af det i „Sirius“s Sjøforklaring (Dok. 1 ad 2) indtagne Rids sammenholdt med det som Dok. 4 ad 2 fremlagte Kart over en Del af Kristiania Havn. Man faar heraf en Oversigt over Situationen.

Foruden den allerede nævnte Omstændighed, at ingen af Fartøierne havde Lanterner tændte, har Parterne gjensidig fremholdt de Feil, som hver af dem lægger Modparten tillast. Fra „Sirius“s Side er der fremholdt, at „Pulp“

1) undlod at give Afgangssignal,
2) ikke holdt ordentlig Udkig,

3) overtraadte Bestemmelserne i Styringsplakatens § 19 ved ikke at holde sig klar af det Fartøi, den havde paa sin Styrbord Side,
4) overtraadte Bestemmelserne i § 22 ved at gaa forenom det Fartøi, den skulde undgaa, og
5) overtraadte Bestemmelserne i § 23 ved ikke at bakke, men endog signaliserede en Manøvre, som hverken blev udført eller med den Fart, den havde, lod sig udføre.

Fra „Pulp"s Side er det derimod fremholdt, at „Sirius" ikke holdt ordentlig Udkig, samt at den derhos burde have givet Styrbord (istedetfor at bakke) for derved at komme agtenom „Pulp".

Retten antager, at der foreligger Feil paa begge Sider, om end Feilen overveiende maa siges at ligge paa „Pulp"s Side.

For begge Fartøiers Vedkommende maa det karakteriseres som en Feil, at de ikke havde tændt Lanterner. At dette var en direkte Overtrædelse af Bestemmelsen i Styringsplakatens § 1 er paa det rene, idet Solopgang Kollisionsdagen først indtraf ca. Kl. 9 om Morgenen. Paa den anden Side maa det vistnok antages, at det var forholdsvis lyst og sigtbart Veir, hvorfor det kan forklares, at begge Fartøier undlod heromhandlede Forholdsregel under den Skiftning af Plads som skulde foregaa. Men Kollisionen foraarsagedes dog i første Række ved den Omstændighed, at man ombord i Fartøierne for sent fik Øie paa hinanden, og det synes da lidet tvilsomt, at den manglende Lanterneføring kan have medvirket hertil.

For „Sirius"s Vedkommende finder Retten endvidere at maatte antage, at der ikke er holdt saa tilstrækkelig Udkig, som Situationen krævede. Det er et Faktum, at „Sirius"s Fører efter „Sirius"s egen Fremstilling først fik Øie paa „Pulp" paa et Tidspunkt, da Afstanden var for liden til, at „Sirius" kunde faa standset Farten før Kollisionen. Det er fra „Sirius"s Side fremholdt, at „Sirius"s Fører først og fremst havde sin Opmærksomhed henvendt paa „Sirius"s Styrbord Side, saaledes som ogsaa Styringsreglerne tilsiger. Men naar „Sirius" selv gaar uden Lanterne og befinder sig paa Kristiania indre Havn, hvor Farvandet er trangt og mange Fartøier færdes, maa Føreren pligte at holde skarpere og mere omfattende Udkig end under ordinære Forhold tilstrækkeligt.

Derimod antager Retten, at dengang „Sirius"s Fører fik Øie paa „Pulp", handlede han fuldt korrekt ved strax at bakke og give Signal herom, da dette maatte ansees som den heldigste Foranstaltning til at undgaa Kollision eller eventuelt formindske dens

Følger. At give Styrbord Ror, saaledes som fra „Pulp"s Side fremholdt, maatte derimod fremstille sig som en betænkelig Manøvre, saameget mere som „Pulp" efter „Pulp"s egen Fremstilling laa omtrent stille og kun havde ubetydeligt Sig forover. Da „Sirius"s Boug ved Kollisionen stødte mod „Pulp"s Styrbord Side noksaa langt forud, er det formentlig ogsaa lidet rimeligt, at „Sirius" kunde have undgaaet Kollisionen ved at give Styrbord Ror.

Paa den anden Side antager Retten, at der ligger større Skyld paa „Pulp"s Side.

Foruden at ogsaa „Pulp" havde undladt at tænde sine Lanterner, hvorom henvises til det ovenfor bemærkede, skal herom fremholdes følgende Punkter:

For det første undlod „Pulp" at give Afgangssignal ved Afgangen fra Kranbryggen, uagtet „Pulp"s Fører erklærer sig bekjendt med, at det paa Kristiania Havn er Skik og Brug, at saadant gives. Særlig bør dette da iagttages, naar man som „Pulp" skal passere *tværs over* Havnen. At „Pulp"s Fører ved Afgangen fra Bryggen ikke saa noget andet Fartøi i Farvandet, kan ikke godtages som Undskyldningsgrund.

Dernæst kan den samme Bemærkning med Hensyn til mangelfuldt Udkig, som ovenfor er anført for „Sirius"s Vedkommende, ogsaa anvendes ligeoverfor „Pulp" og her med meget større Styrke, dels fordi „Pulp" som allerede nævnt gik tværs over Havnen og dels fordi „Sirius" befandt sig paa „Pulp"s Styrbord Side, saaledes at det efter Styringsreglerne i første Linie tilkom „Pulp" at holde Udkig til den Kant for i Tilfælde at styre afveien (kfr. Plakatens § 19).

At Udkiggen saaledes ikke har været tilstrækkelig effektiv, kan vistnok — som allerede antydet — delvis gjensidig finde sin Forklaring i den manglende Lanterneføring, men at der forsaavidt har været nogen væsentlig Forskjel paa „Pulp"s og paa „Sirius"s Stilling kan ikke medgives.

Endelig kommer hertil, at da Fartøierne blev opmærksomme paa hinanden burde „Pulp" paa samme Maade som „Sirius" have bakket for paa den Maade at søge at undgaa Kollision. Dette vilde efter Situationen have været den naturligste og mest korrekte Manøvre og tilsagdes derhos af Bestemmelserne i Styringsreglernes §§ 22 og 23. Undladelsen heraf maa karakteriseres som en væsentlig Feil fra „Pulp"s Side og det er ikke usandsynligt, at „Pulp" ved at bakke vilde have afværget enhver Kollision. Fra „Pulp"s Side er det fremholdt at „Pulp" ikke kunde bakke,

da den derved vilde risikere at gaa ombord i „Sirius", men den foreliggende Situation viser efter Rettens Mening tilstrækkeligt, at denne Forklaring ikke kan godtages.

Retten kommer i Henhold til det anførte til det Resultat, at der vistnok er Skyld paa begge Sider, men at Feilen er overveiende størst paa „Pulp"s Side. Efter Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 220 antager Retten derfor, at „Pulp" maa bære sin egen Skade og derhos bør erstatte „Sirius" en Andel af dennes Skade. Hvor stor Andel heraf bør erstattes, er jo til en vis Grad afhængig af en skjønsmæssig Bedømmelse. Retten er bleven staaende ved at ansætte Andelen til Halvdelen af den Skade, som findes paaført „Sirius".

„Sirius"s Paastandsbeløb bestaar af følgende Poster:

I. Kr. 784,96 nemlig:

1) Nylands Værksted for Reparation Kr. 582,71. Heraf har Hovedcitantskabet selv frafaldt endel Poster tilsammen Kr. 75,56. Naar Kontracitantskabet fremholder, at Andel i Dokleie ogsaa maa fradrages, er Retten enig med Hovedcitantskabet i, at dette for disse Smaaarbeiders Vedkommende bliver et saa ubetydeligt Beløb, at det maa kunde sættes ud af Betragtning. „Ny Fenderlist" som af Kontracitantskabet er paastaaet at være en ny Post, er formentlig identisk med, hvad der i Taxtforretningen er kaldt Dolbordliste, og ialfald maa man gaa ud fra, at Fenderlister blev brukket ved Kollisionen og følgelig maa erstattes. Under denne Post bliver derfor at opføre Kr. 507,15.

2) Kahytsindredning m. v. Kr. 144,25. Da man efter Proceduren maa gaa ud fra, at disse Poster angaar det samme Arbeide, som under Taxtforretningen er anslaaet til et Kostende af Kr. 50,00 antages alene sidste Beløb at burde opføres.

3) Udgifter ved Sjøforklaring og Taxten Kr. 58,00. Herimod er ingen speciel Indsigelse fremsat.

II. Erstatning for Indtægtstab Kr. 240,00. Retten antager, at saadan Erstatning alene bør opføres for 4 Dage, men at det anførte Beløb pr. Dag Kr. 20,00, kan godtages. Under denne Post vil derfor blive at opføre Kr. 80,00.

Hovedcitantskabets samlede Skade vil efter dette blive at opføre med Kr. 507,15 + 50,00 + 58,00 + 80,00 = Kr. 695,15, hvoraf Kontracitantskabet vil have at tilsvare Halvdelen med Kr. 347,58. Af Beløbet under II er Renter ikke paastaaet.

Med Bemærkning, at Kontrasøgsmaalet ikke kan antages at have medført nogen særlig Udgift for Hovedcitantskabet, vil Sagsomkostninger blive at hæve i begge Søgsmaal.

Der er ingen Indsigelse fremsat i Anledning af, at Søgsmaalene er rettet mod de respektive Rederier.

Thi kjendes for Ret:

Kontracitantskabet, Dampskibet „Pulp"s Rederi, The Kellner Partington Paper Pulp Co. Ltd., bør til Hovedcitantskabet, Dampskibet „Sirius"s Rederi, betale Kr. 347,58 — tre Hundrede firti syv Kroner femti otte Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Kr. 307,58 fra den 17 Marts 1905, til Betaling sker, men bør forøvrigt for Hovedcitantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Hovedcitantskabet bør for Kontracitantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagsomkostninger ophæves i begge Søgsmaal.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

25—1—1906.

M. C. Backer, kst.

Enig. *W. P. Lorentzen.*

26—1—1506.

Enig. *O. M. Larsen.*

Indhold: **1. Konnossementsansvar.** *Af Bestyrer J. Jantzen.* **2. Danmarks Høiesteret.** *Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus mod Det forenede Dampskibsselskab.* **3. Christiania Sjøret.** *„Sirius"s Rederi mod D/S „Pulp"s Rederi, The Kellner Partington Paper Pulp Co., Ltd.*

NORGES SJØFARTSTIDENDE'S BOGTRYKKERI.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 2	Aargang VII	1906

4.

Norges Høiesteret, den 12 Januar 1906.

Jægt „Ellida"s Eiere ved Ole Hestenæs samt Gerdt Meyer
(Advokat H. J. Blom)

mod

Bugserbaad „Bergen"s Rederi og Kaptein J. Obstfelder
(Cand. jur. H. Christiansen til Prøve).

Den i Samlingens Aargang V som No. 82 (Side 433) optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Bergen, omstødes af Høiesteret, som dømmer Slæbebaadens Rederi til at erstatte Tabet saavel af Jægten som Ladningen, idet Bugserbaaden under de foreliggende Forhold maatte ansees som det ledende Fartøi. Forøvrigt var det ikke egentlig en urigtig Kurs men en urigtig Manøvre fra Slæbebaadens Side, som var Skyld i Ulykken.

Assessor *Motzfeldt:* Ved Sjøretsdom, afsagt i Bergen den 10 December 1904, blev saaledes kjendt for Ret:

„De Indstævnte, (1) Bugserbaad „Bergen"s Rederi ved den korresponderende Reder, A. Holm og (2) sammes Fører, Kaptein J. Obstfelder, bør til Jægt „Ellida"s Eiere ved A. Høyem in solidium

betale den Værdi, hvortil Jægten ansættes ved et paa de Indstævntes Bekostning optagendes Skjøn af uvillige Mænd med Fradrag deri af det Beløb, hvortil Skjønnet ansætter den Skade, som Jægten fik ved den strax før dens Forlis stedfundne Grundstødning paa Mikkelsbaaen. Til Gerdt Meyer og L. Eide bør de Indstævnte in solidum betale henholdsvis Kr. 4 735,72 — fire Tusinde syv Hundrede og fem og tredive Kroner to og sytti Øre — og 300 Kroner — tre Hundrede Kroner — for begges Vedkommende ligeledes med Fradrag efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa de Indstævntes Bekostning, af den Skade, som ved nævnte Grundstødning paa Mikkelsbaaen overgik „Ellida"s Ladning, tilhørende henholdsvis Gerdt Meyer og L. Eide. Af de saaledes fremkomne Erstatningsbeløb svares til samtlige Citanter 4 (fire) pCt. aarlig Rente fra 18 Marts 1904 til Betaling sker.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes o. s. v."

Dommen er afsagt under Dissens, idet Sjørettens Formand, der ansaa Jægten og Slæbebaaden solidarisk ansvarlige i Forhold til Ladningseierne, voterede for, at der skulde tilkjendes Gerdt Meyer og L. Eide uafkortet resp. Kr. 4 735,72 og Kr. 300,00 tilligemed Procesomkostninger.

Angaaende Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til Sjørettens Præmisser.

Denne Dom er af „Ellida"s Eiere samt af Gerdt Meyer indbragt for Høiesteret, hvor de har nedlagt Paastand om, at Bugserbaad „Bergen"s Rederi og Kaptein J. Obstfelder tilpligtes in solidum at betale:

1. Til Jægt „Ellida"s Eiere Erstatning efter Skjøn for det Tab, „Ellida"s Eiere har lidt ved „Ellida"s Forlis den 18 Februar 1904 med Renter af Skjønsbeløbet fra 18 Marts 1904 og
2. Til Gerdt Meyer *principalt* Kr. 4 735,72, *subsidiært* Erstatning efter Skjøn for det Tab, Gerdt Meyer har lidt ved „Ellida"s Forlis den 18 Februar 1904, begge Dele med Renter fra 18 Marts 1904.

Bugserbaaden „Bergen"s Rederi og Kaptein J. Obstfelder har efter udtagen Kontrastævning nedlagt Paastand, *principalt* om Frifindelse og *subsidiært* om Frifindelse mod at betale:

a) til Jægt „Ellida"s Eiere Jægtens Værdi med Fradrag saavel for den Skade, Jægten fik ved Grundstødningen paa Mikkelsbaaen som for den Skade, Jægten vilde have lidt

i Ronglevær østre Havn, om den var slæbt ind der, — alt at ansætte ved Skjøn af uvillige Mænd;

b) til Gerdt Meyer Kr. 4 735,72 med Fradrag efter uvillige Mænds Skjøn for den Skade, hans ombord i „Ellida" værende Ladning led ved Grundstødningen paa Mikkelsbaaen, samt for den Skade, hans Ladning vilde have lidt i Ronglevær østre Havn, om „Ellida" var slæbt ind der;

c) Renter af Erstatningsbeløbene.

Parterne har derhos paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Den i Sjørettens Dom nævnte L. Eide har ikke paaanket Dommen, idet Beløbet for hans Vedkommende ikke udgjør summa appellabilis.

Jeg kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Sjøretten udtaler, at „Kaptein Obstfelders Forhold maa have været urigtigt med Hensyn til den Maade, hvorpaa der blev styret vest om Ronglevær. — — — Det maa betegnes som Uagtsomhed eller Uvorrenhed fra Kaptein Obstfelders Side, naar han i fuldt fyrsigtbart Veir og uden nogensomhelst Nødvendighed afveg fra den Kurs, som her anvises af Fyrene og ifølge de to Lodsers Udsagn og Lodsforeningens fremlagte Erklæring ogsaa altid befølges, og som ufeilbarlig maatte have ført ham klar af Mikkelsbaaen". Heri er jeg enig. Men jeg er ikke enig med Sjøretten, naar den videre udtaler, at Jægten her var det ledende Fartøi med Kommando over Slæbebaaden, og at den derfor ikke kan gjøre Ansvar gjældende, idet Grundstødningen skulde kunne været forhindret, om Jægten havde holdt eller tvunget Bugserbaaden til at holde den rette Kurs.

Jeg behøver ikke og vil ikke nærmere udtale mig om det Spørgsmaal i sin Almindelighed, om det er Slæbebaaden eller det slæbte Fartøi, der har Ansvaret for Kursen og Styringen. Dette Spørgsmaal maa iøvrigt formentlig blive at besvare forskjellig efter de forskjellige Forhold og Omstændigheder, hvorunder Slæbningen foregaar. Høiesteret har imidlertid tidligere i en Dom, der findes i Retstidende 1900 Pag. 262, afgjort, at hvor det er Lægtere, som slæbes, paahviler i Kristianiafjorden Ansvaret for, at der styres rigtig Kurs regelmæssig Bugserbaaden, ialfald hvor ingen særskilt Forsømmelighed, der er Skyld i Ulykken, kan lægges Lægteren tillast. Jeg finder, at Forholdene i nærværende Sag er saavidt lig dem, der forelaa under den nævnte ældre Høiesteretssag, at der ikke er nogen Grund til her at opstille nogen anden Regel. Det er nemlig her ved irettelagte Erklæringer oplyst, at det ogsaa i Bergensleden er almindelig Opfatning, at det under Forhold som

de her omhandlede er Bugserbaaden, som bestemmer, hvilken Kurs der skal styres. Og jeg finder saa meget mindre Grund til at opstille nogen anden Regel, som Forholdet her var det, at „Ellida“ fik Adgang til at være med paa Slæb nordover, efterat Bugserbaaden allerede havde paataget sig Slæbningen af et andet Fartøi. Og jeg har tillige det bestemte Indtryk, at i nærværende Tilfælde tog Bugserbaadens Chef, der angiver sig vel kjendt i Farvandet, Ledelsen og førte Kursen.

Den Feil, som der lægges Bugserbaaden tillast, er iøvrigt efter min Mening saadan, at det ikke egentlig kan siges at komme an paa, enten „Ellida“ havde Ledelsen eller ikke. Der er nemlig efter min Mening her intet med Hensyn til den valgte Kurs at lægge Bugserbaaden tillast. Hvis Bugserbaaden var vedblevet vestenom Ronglevær at holde den Kurs, som ellers altid der befølges, vilde der ingen Stødning have fundet Sted. Denne fremkaldtes ikke ved den valgte Kurs men derved, at Bugserbaaden sandsynligvis ganske faa Øieblikke før Stødningen gjorde en feilagtig Manøvre, idet den for tidligt bøiede af og lagde Kursen mere mod Nord for derefter at gaa ind i Fensfjorden. Jeg mener, at for denne uheldige Ændring af Kursen maa i ethvert Fald Bugserbaaden selv bære Ansvaret, idet Svingningen ikke kunde forudsees og meget vanskelig vilde kunne være forebygget fra „Ellida“s Side.

Jeg finder altsaa, at der maa gives Hovedappellanterne Medhold i deres principale Paastand. Om Beløbets Størrelse er der ingen Tvist, og mod Paastandens Form er fra Kontraappellanterne ingen Indsigelse nedlagt.

Jeg antager, at Kontraappellanterne ikke kan undgaa at betale Processens Omkostninger saavel ved Sjøretten som ved Høiesteret.

Konklusion:

Kontraappellanterne, Bugserbaad „Bergen“s Rederi og Kaptein J. Obstfelder, bør — en for begge og begge for en — betale

1) til Hovedappellanterne, Jægt „Ellida“s Eiere ved Ole Hestenæs, Erstatning efter Skjøn, optaget paa Kontraappellanternes Bekostning, for det Tab, Eierne har lidt ved Jægtens Forlis den 18 Februar 1904, med 4 — fire — Procent aarlig Rente af Skjønsbeløbet fra den 18 Marts 1904, til Betaling sker, og
2) til Hovedappellanten Gerdt Meyer Kr. 4 735,72 — fire Tusinde syv Hundrede tretti og fem Kroner sytti to Øre —

ligeledes med 4 — fire — Procent aarlig Rente fra 18 Marts 1904.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Kontraappellanterne en for begge og begge for en — til Hovedappellanterne 700 — syv Hundrede — Kroner.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

De extraordn. Assessorer, Byretsassessor *Prydz* og Sorenskriver *Vogt*, Assessor *Thoresen*, extraordn. Assessor Lagmand *Thinn* og Assessor *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

5.

Norges Høiesteret, den 3 Februar 1906.

Nylands Værksted
(Advokat Carl Lundh)

mod

Skibsmægler R. R. Astrup og Aktieselskabet Kystdampskibsselskabet „Aurora“ i Likvidation
(for Astrup: Advokat Irgens).

Kulleverandøren, som har sluttet Kontrakt om Leverance med Rederiet, har ikke Sjøpant efter *Sjøfartslovens § 268,4* for sine Fordringer.

Ved Dom afsagt den 22 April 1904 af Sandefjords og Sandherreds faste Sjøret blev Kaptein Nils Nilsen paa Aktieselskabet Kystdampskibsselskabet „Aurora“s Vegne dømt til for Bunkerkul leveret i Tidsrummet 31 Juli til 31 December 1903 at betale Skibsmægler R. R. Astrup Kr. 3 067,50 med 4 % Rente af Kr. 3 032,80 fra 5 Marts 1904 samt 120 Kroner i Procesomkostninger. Astrup kjendtes derhos berettiget til som Sjøpanthaver at sætte Dampskibet „Aurora“ til Auktion til Fyldestgjørelse af Fordringen.

Der blev ikke under Sagen afgivet Møde for Skipperen eller Rederiet til Imødegaaelse af Søgsmaalet i Realiteten.

I Henhold til denne Dom lod Astrup den 25 Mai 1904 afholde Auktion over „Aurora“. Nylands Værksted, der for Reparation paa „Aurora“ havde et Krav paa ca. 6 500,00, der var sikret ved Skadeløsbrev, mødte under Auktionen og gjorde, under Forbehold af sin tidligere, bedre Panteret i Skibet, et Bud af Kr. 14 200,00, der paa Stedet approberedes. Værkstedet dækkede derpaa forskjellige Fordringer, sikrede ved Sjøpanteret, til samlet Beløb Kr. 9 595,02, hvorefter der som Rest paa Kjøbesummen udkommer Kr. 4 604,98.

Til dette Beløb ansaa Værkstedet sig i Henhold til Skade-

løsbrevet berettiget, idet det ikke anerkjendte den Sjøpanteret, i Kraft af hvilken Astrup paastod sin Fordring dækket.

For at faa Spørgsmaalet herom afgjort har Nylands Værksted indbragt til Høiesteret saavel Sjøretsdommen af 22 April som Auktionen af 25 Mai 1904. Som Modparter er stævnet Astrup samt Kystdampskibsselskabet „Aurora" i Likvidation. Det sidste har uagtet lovlig stævnt ikke afgivet Møde. Værkstedet har paastaaet Dommen og Auktionsforretningen ophævet. Astrup har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet. Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Foreløbig bemærkes, at man ved den i Retstidende 1898—343 flg. indtagne Høiesteretsdom anser sig bunden til ikke ex officio at afvise Anken, idet det ligesaalidt i nærværende som i hint Tilfælde skjønnes at være nogen Betænkelighed eller Ulempe ved at tilstede saadan Anke.

Hvad der er forelagt Høiesteret til Afgjørelse, er saaledes Spørgsmaalet om, hvorvidt Astrups Fordring paa Betaling for de af ham leverede Bunker-Kul efter Sjøfartslovens § 268,$_4$ er sikret ved Sjøpanteret i Aktieselskabet „Aurora"s Sjøformue.

Det er oplyst, at Astrup som Betingelse for at tegne Aktier i „Aurora", der skulde gaa i ugentlig Rute mellem Stavanger og Kristiania, fik vedtaget, at „Aurora" skulde tage de Bunker-Kul, Skibet tiltrængte i Kristiania, hos Astrup for en fast, uforandret Pris. I Henhold hertil kontraherede Astrup med Firmaet Berven om, at dette paa hans Vegne for en bestemt Pris skulde levere „Aurora" de omhandlede Kul. Dampskibet „Aurora" har vistnok i det Tidsrum, hvorom det her handles, skiftet Disponent. Men dette har ingen Indflydelse øvet paa den Maade, hvorpaa Kullene til Fartøiet i Kristiania er leveret. Bervens Bunkerformand har som Vidne forklaret, at han som sædvanligt ved faste Kontrakter om Kulleverance til Rutebaade — altid strax efter Dampskibets Ankomst gik ombord i Skibet og spurgte Maskinisten, naar Dampskibet kunde modtage Kullene, samt hvor stort Kvantum de skulde have. Og dette Kvantum blev da leveret. Og Kullene er altid af Astrup i Mellemregning med „Aurora" anført med den engang for alle fastsatte Pris.

Under disse Omstændigheder maa Høiesteret anse Astrups Kulleverance at være foregaaet i Henhold til fast Kontrakt, indgaaet af Rederiet, og Kapteinens Befatning dermed ikke at være af saadan Natur, at derved ifølge Sjøfartslovens § 268,$_4$ kan begrundes Sjøpanteret for Fordringen.

Processens Omkostninger findes der Grund til at ophæve.
I Henhold til det anførte afsiges saadan

Dom:

Forsaavidt den paaankede Sjøretsdom kjender Skibsmægler R. R. Astrup berettiget til som Sjøpanthaver at sætte Dampskibet „Aurora“ til Auktion, underkjendes Dommen, hvorhos den i Henhold til Dommen afholdte Auktion ophæves.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

6.

Kungl. Maj:ts utslag, den 10 Januari 1906.

Ångfartygsaktiebolaget Trio

mot

Olaus Olssons Kolimportaktiebolag.

Klander af dispasch. Fråga huruvida undervikt och värdeminskning i en kollast — förorsakad af kolens lossande och återinlastning i nödhamn — borde ersättas såsom gemensamt haveri.

Då ångfartyget „Talis" den 28 December 1899 befann sig på resa från Swansea till Stockholm med last af antracitkol bräcktes fartygets propelleraxel. För erhållande af ny propelleraxel måste fartyget bogseras tillbaka till Swansea, der en del af lasten lossades. Sedan den utlossade delen af lasten derpå ånyo blifvit i fartyget inlastad, fortsattes resan till Stockholm, dit fartyget anlände den 8 Februari 1900. Lasten blef här lossad och på föranstaltande af Olaus Olssons Kolimportaktiebolag såsom lastemottagare uppvägd. Samma dag som lossningen påbörjades, verkställde af magistraten i Stockholm utsedde besiktningsmän besiktning å lasten. Denna befanns dervid mycket söndersmulad, våt och smutsig, hvadan besiktningsmännen ansågo hela lasten blifvit så mycket nedsatt i värde, att dess försäljningspris, jemfördt med värdet å oskadad antracit, blifvit reduceradt med 25 %.

Hos dispaschören i Stockholm påkallades utredning för fördelning af kostnaderna i följd af haveriet. Dervid åberopades *dels* generalräkning öfver de af ångfartygsaktiebolaget Trio såsom redare för „Talis" utlagda kostnader med anledning af haveriet, hvilken räkning slutade å ett belopp af 23,296 kronor 58 öre; *dels* räkningar af skeppsklareraren Otto Hellsten i Stockholm å tillhopa 459 kronor 73 öre, deraf 259 kronor 73 öre för vägningskostnader och 200 kronor i arfvode för besvär med haveriet; *dels ock* räkning från Olaus Olssons Kolimportaktiebolag å undervikt af lasten 644 kronor 46 öre, värdeförminskning derå 8 349 kronor 12 öre, för besiktning 84 kronor och för vägning 255 kronor 88 öre, tillhopa 9 333 kronor 46 öre.

I den 9 April 1904 utgifven dispasch beräknade dispaschören af kostnaderna enligt ångfartygsbolagets räkning 22,707 kronor 95 öre att ersättas såsom gemensamt haveri och 588 kronor 63 öre att ersättas af fartyg och rederi. Beträffande Hellstens räkningar resolverade dispaschören att, som lastemottagaren i Stockholm aldrig under vanliga omständigheter läte uppväga antracitkollaster och icke heller skulle hafva vägt „Talis"s last, om densamma ej varit lossad och omlastad i Swansea, vägningskostnaderna 459 kronor 73 öre fördes till ersättande i gemensamt haveri. Beträffande kolimportbolagets ersättningsanspråk beräknade dispaschören värdet å framkommen last i oskadadt skick till skillnaden mellan saluvärdet af den i Swansea intagna lasten 34,040 kronor 93 öre och undermål å lasten 933 kronor eller 33,107 kronor 93 öre. Då undervikten och värdeförminskningen uppkommit genom kolens lossning, uppläggning och återinlastning i nödhamn, resolverade dispaschören, att den förlust, hvarför kolimportbolaget fordrat ersättning, skulle godtgöras i gemensamt haveri enligt art. XII York—Antwerpenreglerna. I konnossementet rörande ifrågavarande last stadgades nämligen att gemensamt haveri skulle vara betalbart i öfverensstämmelse med York—Antwerpenreglerna 1890. Dispaschören beräknade den kolimportbolaget tillkommande ersättning sålunda:

25 % å värdet af framkommen last i oskadadt skick, för skada derå	8 276:98
för undermål, dettas värde 933 kronor med afdrag för derå belöpande frakt 288 kronor 54 öre ...	644:46
för besiktningskostnader	84:00
	9 005:44

Ersättningsbeloppen blefvo sedermera af dispaschören fördelade att betalas af last samt fartyg och rederi.

Ångfartygsbolaget klandrade vid Stockholms Rådstufvurätt dispaschen samt anförde: Hellsten hade icke af bolaget anmodats att vidtaga någon åtgärd i anledning af haveriet og hade icke heller guldit det för vägningskostnader i räkningen upptagna belopp. Under resan hade icke uppkommit någon minskning i lasten, om hvars storlek vid inlastningen ej förebragts någon utredning. Då besiktningen af lasten ägt rum i början af dess utlossande och följaktligen omfattat allenast dess öfversta, troligen sämsta lager, borde något afseende icke fästas vid besiktningsmännens utlåtande angående lastens tillstånd i dess helhet. Kolimportbo-

agets anspråk på ersättning för bortkommet och skadadt gods hade dessutom icke framställts inom den i 283 § Sjölagen stadgade tid från lossningens afslutande. I hvarje fall borde vägningskostnaden samt undervikten och skadan å lasten icke vid haverikostnadernas fördelning, dervid York—Antwerpenreglerna saknade tillämpning, hänföras till gemensamt haveri. Ångfartygsbolaget yrkade derför, att dispaschören måtte åläggas ändra dispaschen sålunda, att beloppen 459 kronor 73 öre, 933 kronor och 8 276 kronor 98 öre utginge ur densamma. Derjemte yrkade bolaget att för kostnader och besvär vid anskaffande af penningar till haveriet tillerkännas godtgörelse med 1/2 % ränta i månaden å det belopp, för hvilket lastägaren vore ersättningsskyldig, räknadt från den 15 Februari 1900, då lasten varit utlossad.

Någon svarandepart inställde sig icke vid Rådstufvurätten.

Rådstufvurätten fann i utslag den 30 Juli 1904 det af handlingarna i målet framgå, att Hellsten till kolimportbolaget för utvägning af lasten utbetalt 259 kronor 73 öre samt att ångfartygsbolaget icke styrkt, att det belopp 200 kronor, som Hellsten tillgodofört sig som arfvode för besvär med haveriet, vore oskäligt eller att Hellsten för sitt berörda besvär erhållit godtgörelse. Då sådant arfvode enligt 188 § 13 mom. Sjölagen skulle ersättas såsom gemensamt haveri, blef dispaschen i denna del fastställd. Beträffande kolimportbolagets ersättningsanspråk pröfvade Rådstufvurätten på de af dispaschören anförda skäl och då enligt å lasten utfärdadt konnossement gemensamt haveri skulle ersättas enligt York—Antwerpenreglerna af år 1890 jemväl i denna del fastställa dispaschen. Då ångfartygsbolaget icke vid den af dispaschören i ärendet verkställda utredning framställt anspråk på att för kostnader och besvär med anskaffande af penningar till haveriet tillerkännas ränta å det belopp, hvarmed lastägaren vore ersättningsskyldig, ansåg Rådstufvurätten samma yrkande jemlikt grunderna för 214 § Sjölagen icke kunna i försvarande mål komma under bedömande samt förpliktade ångfartygsbolaget att ersätta Rättens särskilda ledamöter för deras inställelse med 31 kronor till en hvar af dem.

Ångfartygsbolaget fullföljde sina besvär.

Vid målets föredragning i Högsta Domstolen beslöts att från parterna införskaffa närmare upplysningar såväl angående beskaffenheten och omfattningen af de åtgärder i anledning af haveriet, för hvilka Hellsten tillgodofört sig omförmälda 200 kronor som

ock beträffande de villkor, hvarunder fartyget vid tiden för haveriet varit af bolaget bortfraktadt.

I anledning häraf upplystes: Hellsten hade tillgodofört sig beloppet i arfvode för biträde åt fartygets kapten med uppsättande af diverse handlingar samt för konferenser i anledning af haveriet med kaptenen, redare, tidsbefraktare och lastemottagare, allt i såväl fartygets som lastens intresse. Genom certeparti den 9 Januari 1899 hade Rob. Thalin såsom redare af „Talis“ uthyrt fartyget till Viktor Svensson för en tid af 9 månader från och med den 1 April 1899 att af befraktaren uteslutande begagnas. I detta certeparti förekom ej någon hänvisning till York—Antwerpenreglerna. Genom köpebref den 22 November 1899 hade Thalin försålt „Talis“ till ångfartygsaktiebolaget Trio. Certepartiet den 9 Januari hade gällt mellan bolaget och Svensson vid tiden för haveriet. För den resa, hvarunder haveriet inträffat, hade mellan firman T. P. R. Richards Turpin & Co. i Swansea och firman G. & L. Beijer i Stockholm upprättats särskildt certeparti.

Nedre Revisionen (hrr. *Ahlström*, *Sandberg* och *Öhman)* hemställde att Kungl. Maj:t ej måtte finna skäl göra annan ändring i Rådstufvurättens utslag än att, enär det vid tiden för ifrågavarande haveri mellan ångfartygsbolaget och Viktor Svensson såsom tidsbefraktare af „Talis“ gällande certeparti icke innehölle bestämmelse om tillämpning af York—Antwerpenreglerna i händelse af haveri,

samt vid sådant förhållande någon af dessa regler icke torde kunna på grund af särskildt af tidsbefraktaren eller annan ingånget befraktningsaftal göras mot ångfartygsbolaget gällande,

Kungl. Maj:t med hänsyn till 188 § 7 mom. Sjölagen måtte föreskrifva, att den rättelse borde i öfverklagade dispaschen verkställas, att de kolimportbolaget för skada och undervikt å lasten till ersättning i gemensamt haveri tillgodoförda belopp af tillhopa 8 921 kronor 44 öre icke till dylikt haveri hänfördes.

Målet föredrogs den 10 Januari 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Wijkander*, *Billing*, *Cassel*, *Grefberg* och *Silfverstolpe)*, som ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag i fråga om kostnaden för lastens vägning i Stockholm; och enär af hvad i målet förekommit finge anses framgå, att Hellsten efter haveridelägarnes uppdrag ombesörjt vissa haveriet rörande angelägenheter, och det belopp af tvåhundra kronor, Hellsten härför tillgodofört sig såsom arfvode, hvarken kunde antagas vara oskäligt eller, så vidt visadt vore, till någon del redan kommit honom

till godo, blefve jemlikt 188 § 13 mom. Sjölagen det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit i fråga om nämnda arfvodesbelopp af Högsta Domstolen faststäldt.

Vidkommande frågan huruvida den i anledning af lastens lossande och återinlastning i Swansea uppkomna undervikt och värdeminskning å lasten finge såsom gemensamt haveri ersättas,

så emedan jemlikt 188 § 7 mom. Sjölagen ifrågavarande skada ej vore att till gemensamt haveri hänföra,

ty och som det certeparti, enligt hvilket fartyget, då haveriet inträffade, varit på viss tid bortfraktadt af ägaren, ej innehölle något villkor, på grund hvaraf ägaren skulle kunna förpliktas att deltaga i dylik skada,

samt tidsbefraktaren ej kunnat medelst aftal, hvarigenom han i sin ordning bortfraktat fartyget, tillförbinda ägaren vidsträcktare ansvarighet än eljest skolat denna åligga,

alltså och då följaktligen jemväl konnossementet å lasten, hvilket vore utfärdadt icke af fartygets utaf ägaren anställde befälhafvare utan af en tidsbefraktarens ställföreträdare å lastningsorten, måste, i hvad deri sådan vidsträcktare ansvarighet blifvit utfäst, anses sakna laga verkan emot ångfartygsbolaget,

pröfvade Högsta Domstolen rättvist att med ändring af Rådstufvurättens utslag i denna del föreskrifva att den rättelse skulle i öfverklagade dispaschen verkställas att de kolimportbolaget för undervikt och värdeminskning å lasten tillgodoförda belopp, tillhopa 8 921 kronor 44 öre, samt såsom följd häraf jemväl den ångfartygsbolaget tillgodoförda godtgörelse för å den förlorada delen af lasten mistad frakt 288 kronor 54 öre icke till gemensamt haveri hänfördes; men blef Rådstufvurättens utslag i öfrigt faststäldt.

7.

Sø- og Handelsretten i København, den 31 Januar 1906.

Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise
(Overretssagfører A. Damm)

mod

Det forenede Dampskibsselskab
(Overretssagfører Simonsen).

Dampskibet „Christian IX“ grundstøder ved Møen og bringes flot af Svitzers S/S „Hertha“ efter foretagen Tætning, Pumpning og Losning, hvilken sidste varede 4 Dage. Det indslæbtes derpaa til Kjøbenhavn. Bjergelønnen fastsattes til 48 000 Kroner, deraf 4 000 Kroner til „Christian IX“s Rederi for Medvirkning ved Losningen. Det reddedes Værdi var 228 000 Kroner.

Den 16 Februar 1905 Kl. ca. 11 om Aftenen grundstødte Dampskibet „Christian IX“ paa 7 Fods Pullen paa Grunden „Danneskjold“ ved „Taleren“ paa Møen ca. $^1/_2$ Kvartmil fra Land. Skibet var paa Rejse fra Königsberg via København til London med en Stykgodsladning og Korn. Dagen efter afsluttedes i København Bjærgningskontrakt mellem de Indstævnte: Det forenede Dampskibsselskab som Rhedere for Skibet og Citanterne: Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, hvorved det overdroges disse at bjærge Skib og Ladning og føre samme til København mod en Bjærgeløn, der blev at fastsætte enten ved Voldgift eller af nærværende Ret. Iøvrigt var vedtaget den sædvanlige Klausul „no cure no pay“, samt at det stod de Indstævnte frit for at deltage i Bjærgningen med det til Lægtning udkrævede Materiel for en Betaling, der blev at fastsætte paa samme Maade som Betalingen til Entreprisen. Den 17 Februar om Eftermiddagen ankom Citanternes Bjærgningsdamper „Kattegat“ til Strandingsstedet og paabegyndte Bjærgningsarbejdet med Tætning, Pumpning og Losning af Skibet, der stod haardt i Grunden med Forskibet, men med 4—5 Fod Vand under Kølen fra Stormasten agterefter. Tætningen og Dykkerundersøgelsen vanskeliggjordes ved store Sten, som Skibet laa an imod; ved Losningen medvirkede de Indstævnte med 3 Lægtere, der bragtes tilstede af de Indtævntes Dampere „Læsø“ og „Anholt“ tilligemed en Arbejdsstyrke af en Arbejdsformand og 14 Mand. Den 19 om Eftermiddagen ankom Citant-

ernes Bjærgningsdamper „Hertha“ fra Gedser, og det forsøgtes at trække „Christian IX“ af Grunden; først den 21 om Eftermiddagen, da Skibet var blevet tilstrækkelig lettet, lykkedes dette, og „Christian IX“ bugseredes nu til Søhundehavn paa Møen, hvor Arbejdet fortsattes, og hvorfra man næste Dag afgik til Københavns Havn, der naaedes den 23 om Formiddagen. De følgende Dage udførte Citanterne endnu noget Pumpnings- og Dykkerarbejde og bragte den 27 om Formiddagen Skibet til Flydedokken, hvormed Bjærgningsarbejdet afsluttedes.

Ved de foretagne Dykkerundersøgelser fandtes „Christian IX“s Forstævn og Runding til Kølen knust og borte i en Længde af ca. 10 Fod. Herfra og agterefter om Styrbords Side til Agterkant af Storlugen fandtes mange Buler med Revner og paa Forkanten af Lugen et Hul i 2den og 3die Pladerække, ca. 14 Fod langt og 4 Fod bredt. Om Bagbords Side fandtes ligeledes mange Buler og Revner i 2den og 3dje Plade fra Kølen fra forude til under Storlugen. Under Tanklasten om Bagbord fandtes 2 mindre Buler i 3die Pladerække. Ellers fandtes Skibet ubeskadiget med Ror og Skrue i Orden.

Med Hensyn til de reddede Værdier er det in confesso, at „Christian IX“s Værdi i beskadiget Tilstand androg ca. 52 000 Kr.; Ladningen ca. £ 9 300 og Fragten ca. £ 350, ialt ca. 228 000 Kr. „Christian IX“ er bygget i 1875 af Jern, 224′ langt, 29′ bredt og 22—23′ dybt, opmaalt til 1231 brutto Tons og med compound Maskine paa 470 indicerede Hestes Kraft. „Kattegat“ er 278 brutto Tons, 600 Hestes Kraft, har en Besætning af 17 Mand og er ansat til en Værdi af 190 000 Kr. „Hertha“ er 98 brutto Tons, 240 Hestes Kraft, har en Besætning af 11 Mand, samt er anslaaet til en Værdi af 70 000 Kr. De direkte Udgifter for Citanterne ved Bjærgningen er ikke oplyste, men har efter disses, af de Indstævnte dog bestridte, Opgivende andraget over 5 000 Kr. Vejrforholdene under Bjærgningen var ret urolige, og kort efter at Skibet var taget af Grunden blev Vinden østlig med stiv Kuling, under hvilke Omstændigheder Skibet vilde have befundet sig i en særdeles farlig Situation.

Ved Stævning af 23 Maj 1905 har nu Citanterne indbragt Sagen her for Retten som vedtaget Værnething og paastaaet sig tilkendt en Godtgørelse for Bjærgningsarbejdet efter Rettens Skøn med Renter 5 % pr. Aar af det tilkendte Beløb og Sagens Omkostninger. Hertil har de Indstævnte, der ligeledes paastaar sig tilkendt Sagsomkostninger, sluttet sig, idet Parterne derhos har

ønsket fastsat af Retten, hvilket Beløb der maatte tilkomme de Indstævnte for deres Deltagelse i Bjærgningsarbejdet.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder navnlig den farlige og meget udsatte Stilling, hvori Skibet befandt sig, samt de reddede Værdier, findes den samlede Bjærgeløn passende at kunne ansættes til 48 000 Kr., saaledes at deraf tilkendes de Indstævnte som deres Andel et Beløb af 4 000 Kr. De Indstævnte vil herefter have at udrede til Citanterne et Beløb af 44 000 Kr. med Renter som paastaaet, hvorhos de findes at burde tilsvare disse Sagens Omkostninger med 350 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: A/s Det forenede Dampskibsselskab, bør til Citanterne: Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise betale 44 000 Kr. med Renter deraf 5 % pr. Aar fra 23 Maj 1905, til Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 350 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 3	Aargang VII	1906

8.

Norges Høiesteret, den 3 Februar 1906.

Dampskibet „Fri"s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co.
(Advokat Gustav Blom)

mod

Departementet for udenrigske Sager, Handel, Sjøfart og Industri
(Regjeringsadvokaten).

Den i Samlingens Aargang V, som No. 5, Side 17, optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, omstødes af Høiesteret, som antog, at Skibet under de forhaandenværende Omstændigheder, da det var forladt af Mandskabet, som derefter med Konsulens Billigelse paa Forlangende var blevet afmønstret, maatte siges at være forulykket i den Forstand, hvori *Sjøfartslovens § 98* bruger dette Udtryk, uden at det kan komme i Betragtning herimod, at Skibet senere blev indbjerget i havareret Stand.

Af Sjøretten i Kristiania er i nærværende Sag under 11 Januar 1904 afsagt Dom, hvorved saaledes er kjendt for Ret:

„Indstævnte, Dampskibet „Fri"s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co., bør til Citantskabet, Departementet for udenrigske Sager

m. m., betale det paasøgte Beløb 1 466,77 — et Tusen fire Hundrede sexti sex Kroner og syvti syv Øre — med 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 7 April 1903, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes o.s.v.“

Dampskibet „Fri“s Rederi har appelleret denne Dom til Høiesteret, hvor Sagen har været Gjenstand for skriftlig Behandling.

Appellanten har nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom underkjendes, idet Appellantskabet, Dampskibet „Fri“s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co., frifindes for Indstævnte, Departementet for udenrigske Sager m. m., dets Tiltale og hos Indstævnte tilkjendes Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Indstævnte har paastaaet Stadfæstelse af Sjøretsdommen og at Appellantskabet tilpligtes at betale Indstævnte Processens Omkostninger for Høiesteret samt Salær til Regjeringsadvokaten.

Med Hensyn til Sagens Enkeltheder henvises til Præmisserne til Sjørettens Dom. For Høiesteret har Appellanten ladet optage et Thingsvidne i Sjøretssession ved Byretten, hvor Skibets Fører har været afhørt som Vidne. Han oplyser, at han ved Ankomsten til Black River telegraferede til Konsulen efter Midler til Livsophold for sig og Mandskabet. Vicekonsulens Fuldmægtig i Black River sørgede for Mandskabets Ophold og Afsendelse til Kingston. Selv reiste Kapteinen med første Tog til Kingston. Strax efter Ankomsten havde han og Mandskabet Foretræde for Konsulen. Mandskabet gjorde for Konsulen Fordring paa Afmønstring. Kapteinen anmodede Mandskabet om at oppebie Resultatet af den udsendte Bjergningsbaads Forsøg paa at tage „Fri“ af Grunden.

Mandskabet gjorde imidlertid bestemt Krav paa Afmønstring paa Grund af at Skibet var forladt og heri gav Konsulen dem Medhold. Afmønstringen fandt Sted uden Kjendskab til hvorledes „Fri“s Stilling faktisk var antagelig 1 à 2 Dage efter Mandskabets Ankomst til Kingston, og saavidt erindres 8 à 10 Dage efter Grundstødningen. Efter Afmønstringen fik Kapteinen overtalt begge Styrmænd, begge Maskinister, Kokken og en Matros til at oppebie Bjergningsbaadens Tilbagekomst. Da Bjergningsbaaden kom, havde den „Fri“ paa Slæb. De nævnte Mandskaber, der paamønstredes paanyt, gik da ombord paa „Fri“. De fik det dobbelte af vanlig norsk Hyre paa Grund af den Risiko, som det efter Skibets Tilstand som Vrag antoges at være forbundet med

at gaa ombord i det. 2den Maskinist var ligeledes tilbudt dobbelt Hyre, men stillede under Henvisning til den nævnte Risiko endnu større Fordringer, som hverken Konsulen eller Kapteinen fandt at kunne gaa med paa. 2den Maskinist blev derfor af Konsulen sendt med et andet Skib som Passager til New-York. Kapteinen anfører videre, at det maa tilskrives særlige gunstige Omstændigheder, hvilke han nærmere paapeger, at Skibet blev reddet. Dengang han forlod Skibet efter Grundstødningen, ansaa han det for mest sandsynligt, at der ikke var noget Haab om Redning, og Mandskabet i sin Helhed var enstemmig om, at Redning af Skibet maatte ansees udelukket. Han tillægger, at Konsulen ved Afmønstringen direkte udtalte, at Hjemsendelsesomkostninger maatte blive at udrede af Staten. Konsulen antydede saaledes intet om, at der vilde kunne paahvile Rederiet nogen Refusionspligt.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Man antager, at Fartøi, der under Omstændigheder som de foreliggende, er forladt af Mandskabet, som derefter med Konsulens Billigelse er bleven paa Forlangende afmønstrede, maa siges at være „forulykket" i den Forstand, Udtrykket er brugt i Sjøfartslovens § 98, uden at det kan komme i Betragtning, at Skibet senere i havareret Stand er bleven indbjerget. Kfr. ældre Sjøfartslov 24 Marts 1860, Kap. VIII og da særlig § 82 og § 85, samt Lov om Stranding og Vrag 20 Juli 1893 § 11. Hvad det navnlig maa komme an paa er, at samtlige Vedkommende, Skipper, Mandskib og Konsul paa Afmønstringstiden har gaaet ud fra, at Fartøiet i den udsatte Stilling, det befandt sig i, maatte ansees forulykket.

Tilfølge det Anførte vil Appellanten være at frifinde for Indstævntes Tiltale.

Processens Omkostninger for begge Retter antages at burde ophæves.

Tre af de Voterende kommer til samme Resultat som Sjøretten og henholder sig i det Væsentlige til dens Begrundelse.

I Henhold hertil afsiges saadan

Dom:

Dampskibet „Fri"s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co., bør for Departementet for udenrigske Sager m. m., dets Tiltale i denne Sag fri at være.

Proceessens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

9.

Kungl. Maj:ts dom, den 8 Februari 1906.

Anton Fredrik Carlsson Holmberg

mot

Rederiaktiebolaget Polstjernan i likvidation m. fl.

En matros å ett med kol lastadt fartyg erhåller under resan befallning att ur lastrummet upphemta en tross. Då han för det rådande mörkret ej kan vägleda sig, stryker han eld på en tändsticka med påföljd af kolgasen antändes. Genom explosionen tillfogas matrosen svår *kroppsskada*. Rederiet åläggas ersättningsskyldighet. Domstolarne anse nämligen fartygets befäl hafva genom uraktlåtenhet att ombesörja ventilation af lastrummet brustit i den omsorg, som ålegat befälet.

Då rederiaktiebolaget Polstjernan tillhöriga ångfartyget „Polstjernan“ i början af Mars 1901 med full last af kol befann sig på resa från Newport till Barcelona inträffade i fartygets akterrum en stark explosion af kolgas. Såsom lättmatros å fartyget anställde Anton Fredrik Carlsson Holmberg tillfogades dervid svår kroppsskada. Vid olyckstillfället tillgick sålunda: Då fartyget den 13 Mars befann sig på några timmars väg från Barcelona, befallde andre styrmannen Holmberg att gå ned i lastrummet för att hemta en tross i och för fartygets angörande i Barcelona. Holmberg gick ned i rummet, men kunde ej vägleda sig i det rådande mörkret. Då styrmannen tillropade honom att skynda på, strök Holmberg eld på en tändsticka med påföljd att den i lastrummet instängda kolgasen antändes och explosionen inträffade.

Holmberg, som ansåg bolaget och befälhafvaren genom oaktsamhet och försummelse varit vållande till skadan, instämde till Rådstufvurätten i Sundsvall bolaget, som emellertid försatts i likvidation, och vice Konsuln C. G. Wickberg såsom ordförande i bolagets styrelse med yrkande, att de måtte förpliktas ersätta Holmberg för sveda och värk med 500 kronor, för lasaretts — samt öfrig sjuk — och läkare — vård med tillhopa 250 kronor 50 öre samt för hinder och nedsättning i hans förvärfsförmåga med två kronor 49 öre för hvarje dag från och med den 14 Mars 1901 allt framgent under Holmbergs återstående lifstid, med afdrag för

redan guldna 100 kronor, äfvensom gälda ränta och godtgöra Holmbergs rättegångskostnader.

Enligt företedda läkareintyg hade Holmberg tillfogats, bland annat, svåra skador å händerna. Huden derå bestode numera uteslutande af ärfväf och vore mycket känslig för temperaturvexlingar och för stötar. Högra handens fingrar hade nästan alldeles förlorat sin rörlighet, så att Holmberg med denna hand ej kunde fatta något tyngre föremål. Skadan å vänstra handen hade betydligt reducerat styrkan i denna hand, som dock bibehållit sin rörlighet.

Bolaget och Wickberg bestredo krafvet, enär Holmberg sjelf ensam varit vållande till olyckan. Det vore synnerligen grof vårdslöshet af en besättningskarl, som fått befallning att upphemta något ur ett lastrum, der stenkol förvarades, att därstädes tända bart ljus.

Sedan vittnen blifvit hörda samt parterna vidare utvecklat sina yrkanden, yttrade Rådstufvurätten (hrr. *Elfström* och *af Sandeberg)* i utslag den 14 Mars 1904:

Af hvad i saken förekommit vore utredt, att bolagets ångare „Polstjernan", å hvilken Holmberg haft anställning såsom lättmatros, efter att i Newport hafva intagit full last af stenkol, den 1 Mars 1901 derifrån afgått till Barcelona; att under första delen af resan rådt storm och hög, fartyget öfverbrytande sjö, hvaremot under färden å Medelhafvet rådt lugnt väder; att ingen som helst ventilering af fartygets akterrum under resan verkställts; att den 13 Mars klockan mellan två och tre eftermiddagen, några timmar före inlöpandet i Barcelonas hamn, Holmberg af fartygets andre styrman befallts att från akterrummet upphemta en tross att användas vid landningen och att för detta ändamål en af luckorna till rummet öppnats; att Holmberg, nedkommen i rummet och af andre styrmannen tillsagd att iakttaga skyndsamhet, då han i det lastrummet rådande mörkret icke strax kunnat leta sig fram till den plats, der trossarna förvarats, strukit eld på en tändsticka för att lysa sig fram; att den i lastrummet instängda kolgasen härigenom antändts och exploderat, dervid Holmberg svårt bränts i ansiktet och på händerna, samt att skadorna å händerna enligt företedda läkareintyg vore af den omfattning att de i hög grad nedsatt Holmbergs förvärfsförmåga;

och enär fartygets befäl genom sin underlåtenhet att ombesörja ventilation af fartygets lastrum, ehuru sådan med hänsyn till lastens beskaffenhet bort och, åtminstone under resans senare del, utan olägenhet kunnat ske, brustit i den omsorg, som ålegat befälet,

samt ansvaret för hvad som inträffat så mycket mindre förringades af Holmbergs åtgärd att tända eld, som samma åtgärd föranledts af maningen att påskynda det Holmberg anbefallda arbetet i lastrummet, samt Holmberg icke, såvidt visadt vore, af befälet varnats för eller eljest egt kännedom om den härmed förbundna faran,

ty och då bolaget jemlikt 8 § Sjölagen vore med fartyg och frakt ansvarigt för skada, som genom befälhafvarens eller besättningens fel eller försummelse i tjänsten annan tillskyndats,

men Holmberg icke visat att Wickberg vore i omstämdt hänseende personligen betalningsskyldig,

pröfvade Rådstufvurätten rättvist på det sätt bifalla Holmbergs talan, att Rådstufvurätten, jämte det Holmbergs mot Wickberg förda talan ogillades, ålade bolaget att med fartyg och frakt till Holmberg utgifva för sveda och värk samt för lasaretts och öfrig läkarevård fordrade 756 kronor 50 öre, dock med afdrag af 100 kronor, som bolaget redan till Holmberg guldit, samt dessutom såsom godtgörelse för mistad arbetsdugtighet 500 kronor årligen, räknadt från den 13 Mars 1901, under Holmbergs återstående lifstid, jemte ränta dels efter 5 % å berörda 756 kronor 50 öre från stämningsdagen den 22 Oktober 1902 och dels efter 6 % å de årliga ersättningsbeloppen från de särskilda förfallotiderna, allt till dess betalning komme att ske; och skulle bolaget tillika ersätta Holmbergs rättegångskostnader med 700 kronor.

Borgmästaren *Drake* var skiljaktig och yttrade: Holmberg har enligt min åsikt kunnat fullgöra den honom gifna befallningen att ur fartygets lastrum upphemta en tross utan att der påtända tändstickor och måste själf hafva insett faran af att vidtaga en sådan åtgärd i lastrum, der stenkol förvarats. Äfven om fartygets befälhafvare kunnat hafva ombesörjt ventilation i fartygets lastrum, har Holmberg dock genom en tändstickas tändande hufvudsakligen själf varit vållande till den honom dervid tillskyndade kroppsskadan. Då fartygets befälhafvare vid sådant förhållande ej kan anses genom fel eller försummelse åstadkommit Holmbergs ifrågavarande kroppsskada, finner jag Holmbergs talan mot bolaget icke kunna bifallas; skolande rättegångskostnaderne mellan parterna kvittas.

Parterna sökte å ömse sidor efter vad ändring i Svea Hofrätt.

Hofrätten fann i dom den 3 Februari 1905 ränta lagligen icke böra utgå å det Holmberg för sveda och värk tillerkända

belopp 500 kronor, hvadan bolaget, som till Holmberg erlagt 100 kronor, förpliktades gälda ränta allenast å 156 kronor 50 öre. Beträffande ersättningen för mistad arbetsförtjenst ansåg Hofrätten i likhet med Rådstufvurätten denna ersättning böra gäldas med 500 kronor för hvarje år under Holmbergs återstående lifstid att utgå med $^1/_{12}$ den 14 i hvarje månad efter den 14 Mars 1901, men förpliktade, med ändring af Rådstufvurättens utslag, bolaget att med fartyg och frakt till Holmberg utgifva *dels* genast hvad uti ifrågavarande afseende belöpte å tiden från och med den 14 Mars 1901 till den 14 Januari 1905, eller 1916 kronor 67 öre jemte derå vid stämningens delgifning förfallen ränta, eller 791 kronor 67 öre samt 5 % ränta å det därefter den 14 i hvarje månad förfallna ersättningsbelopp *dels ock* den 14 Februari 1905 och sedermera den 14 i hvarje månad, så länge Holmberg lefde, $^1/_{12}$ af ifrågavarande ersättningsbelopp 500 kronor. Slutligen bestämde Hofrätten den Holmberg tillkommande ersättningen för rättegångskostnaderna vid Rådstufvurätten till 900 kronor.

Bolaget och Wickberg fullföljde hos Kungl. Maj:t sitt ändringssökande, som af Holmberg bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Berglöf*, *Nyman* och *Ahlgren)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta bolaget och Wickberg att ersätta Holmbergs kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

Saken föredrogs den 23 Januari 1906 i Högsta Domstolen, hvars fleste ledamöter Justitieråden *Herslow*, *Lilienberg*, *Billing*, *Bohman*, *Westring* och *Trygger* biföllo Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Silverstolpe* fann ej skäl att i Hofrättens dom göra annan ändring, än att enär Holmberg genom sin åtgärd att i fartygets med kol lastade akterrum stryka eld på en tändsticka måste anses hafva sjelf medverkat till uppkomsten af ifrågavarande skada, den Holmberg tillkommande ersättning för mistad arbetsdugtighet af Justitierådet bestämdes till att skäligen jämkadt belopp af 300 kronor om året att utgå med en tolftedel eller 25 kronor den 14 i hvarje månad efter den 14 Mars 1901, i följd hvaraf bolaget i sådant afseende förpliktades att med fartyg och frakt till Holmberg gälda dels genast å tiden från och med den 14 Mars 1901 till den 14 Januari 1906 belöpande 1450 kronor jemte 5 % årlig ränta ej mindre å den del af detta belopp, som den 22

Oktober 1902 var förfallen, från sistnämnda dag till dess betalning skedde, än äfven å det den 14 i hvarje månad efter den 22 Oktober 1902 förfallna belopp från förfallodagen, likaledes till dess betalning skedde, dels ock den 14 Februari 1906 och sedermera den 14 i hvarje månad, så länge Holmberg lefde, 25 kronor.

10.

Kungl. Maj:ts dom, den 2 Mars 1906.

Handlanden C. A. Pettersson såsom hufvudredare för ångfartyget „Bore“

mot

Handlanden A. S. Cronberg såsom hufvudredare för skeppet „Friedrich Hartwig“.

Skeppet „Friedrich Hartwig“ strandar å södra Valagrundet utanför Landskrona samt drages från grundet af ångfartyget „Bore“. *Bärgarelönen* bestämmes af Rådstufvurätten till 1 000 kronor, af Hofrätten till 350 kronor och af Kungl. Maj:t till 500 kronor. Det bärgades värde var 11 033 kronor 33 öre.

Skeppet „Friedrich Hartwig“, hemmahörande i Landskrona, strandade natten mellan den 22 och 23 Juli 1904 å södra Valagrundet utanför Landskrona. Skeppet förde vid tillfället en last trävaror om 140 standards. Handlanden A. S. Cronberg såsom hufvudredare för „Friedrich Hartwig“ anhöll om hjälp hos rederiet för det Landskrona stad tillhöriga ångfartyget „Bore“. Den 23 Juli kl. 9,30 f. m. utgick „Bore“ till strandningsplatsen och började genast försöket att draga „Friedrich Hartwig“ af grundet. I första taget sprang „Friedrich Hartwig“s kabel, som användes vid losstagningen, men sedan kabeln reparerats, lyckades det „Bore“ att losstaga skeppet, som derefter af „Bore“ inbogserades på redden, dit det anlände kl. omkring 2 e. m.

Handlanden C. A. Pettersson såsom hufvudredare för „Bore“

yrkade sedermera vid Rådstufvurätten i Landskrona att utbekomma bärgarelön med 1 000 kronor.

Cronberg uppgaf att han erbjudit sig att betala Pettersson för flottagandet med 350 kronor och att han fortfarande vore villig att erlägga detta belopp. Emellertid ansåg Cronberg att bärgning ej förelåg, utan at arbetet vore att likställa med bogsering.

„Friedrich Hartwig" var assurerad för 5 333 kronor 33 öre. Lasten hade ett värde af 3 000 kronor och frakten för lasten utgjorde 2 700 kronor. I målet är upplyst, att godt väder rådde den 23 Juli; att flottagandet ej varit förenadt med någon risk för „Bore" samt att „Bore" ej tagit någon skada vid tillfället.

I utslag den 25 Oktober 1904 lemnade Rådstufvurätten utan afseende Cronbergs invändning därom, att ifrågavarande flottagande icke skulle vara att till bärgning hänföra samt fann med hänsyn till stadgandena i 225 och 226 §§ Sjölagen den af Pettersson fordrade bärgarelön vara skälig, i följd hvaraf Cronberg förpliktades att till Pettersson mot kvitto genast af det bärgade utgifva 1 000 kronor jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen till dess betalning följde; och skulle Cronberg dessutom ersätta Petterssons rättegångskostnader med 89 kronor.

Cronberg vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, som i dom den 18 April 1905 lika med Rådstufvurätten fann flottagandet af „Friedrich Hartwig" vara att hänföra till bärgning, men pröfvade på grund af hvad i saken förekommit skäligt, att med ändring af Rådstufvurättens utslag i fråga om bärgarelönens storlek, bestämma denna till allenast 350 kronor att utgå af det bärgade. Då Pettersson lemnat obestridt, att Cronberg före rättegången erbjudit sig att betala nämnda belopp, pröfvade Hofrätten rättvist att, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag i öfrigt, ogilla Petterssons anspråk på ränta äfvensom förplikta Pettersson att godtgöra Cronberg hans utgifter å saken vid Rådstufvurätten med 100 kronor.

Pettersson fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af Cronberg bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Warmark*, *Linders* och *Ahlgren)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta Pettersson att ersätta Cronbergs kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 16 Februari 1905 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Lilienberg Huss*, *Quensel*, *Silverstolpe*

och *Trygger)*, som fann skäligt på det sätt ändra Hofrättens dom beträffande hufvudsaken, att det belopp, Cronberg hade att i bärgarelön till Pettersson utgifva, bestämdes till 500 kronor, samt att Cronberg förpliktades att därå gälda ränta enligt den af Rådstufvurätten stadgade grund att likasom bärgarelönen utgå af det bärgade; och blefve kostnaderna å saken så vid domstolarne som hos Kungl. Maj:t kvittade mellan parterna.

11.

Kungl. Maj:ts dom, den 9 Februari 1906.

Sjökaptenen James Boyd

mot

Grosshandlaren Pehr Swartz.

En last *jordnötkakor*, som med skeppet „Mobile Bay“ fraktas från Marseille till Oxelösund och Norrköping, befinnes vid framkomsten hafva undergått *viktminskning*, som öfversteg 2 % af lastens hela vikt, hvarjemte en del af lasten *skadats af väta*. Då befälhafvaren vid domstol utkräfde ogulden frakt, yrkade lastemottagaren kvittning för den minskning i värde lasten undergått. Domstolarna godkänna lastemottagarens yrkande, enär enligt handelsbruk viktförlusten å jordnötkakor finge utgöra högst 2 % af den inlastade varuvikten samt den svettning, som medfört den otillåtna viktförlusten och öfrig skada å lasten hufvudsakligen härledt sig från otillräcklig bäddning invid slagvägaren å fartyget.

Sjökaptenen James Boyd såsom befälhafvare å engelska barkskeppet „Mobile Bay“ utfärdade den 14 Maj 1903 tre särskilda konnossement, enligt hvilka han erkände sig hafva i fartyget mottagit 1,078,230 kg. jordnötkakor att för Grosshandlaren Pehr Swartz' räkning fraktas från Marseille till Norrköping och Oxelösund. Sedan fartyget anländt till destinationsorterna och där

utlossat lasten, instämde Boyd till Rådstufvurätten i Norrköping Swartz med yrkande att utbekomma då ännu ogulden frakt med 2 750 kronor 48 öre.

Swartz bestred krafvet under påstående att han hade genfordran till högre belopp. En del af lasten, som legat invid den s. k. slagvägaren å fartyget eller 24217 kg. hade så skadats genom väta att värdet däraf minskats med 80 %. Dessutom hade den viktminskning, som alltid uppkomme vid transport af dylika varor genom svettning, i detta fall varit orimligt hög, i det densamma med 26016,4 kg. öfverstigit 2 % af lastens hela vikt. Då skadan å lasten och viktförlusten, i hvad den uppgått till mer än 2 % af lastens hela vikt, uppkommit därigenom, att lasten icke blifvit stufvad på ändamålsenligt sätt, vore Boyd, som härför bure ansvaret, pliktig ersätta Swartz den minskning i värde lasten sålunda undergått med belopp, som öfverstege af Boyd fordrade fraktbeloppet.

Boyd förnekade att någon underlåtenhet eller försumlighet i afseende å stufningen förekommit. Påståendet att viktförlusten å jordnötkakor ej finge öfverstiga 2 % af lastens vikt gällde endast normala resor, „Mobile Bay"s resa hade varit ovanligt lång och svår.

Besiktningsmännens utlåtande angående den del af lasten, som låg i trakten nedom slagvägaren innehöll: Mattorna under slagvägaren lågo på själfva garneringen mestadels utan bäddning under sig. Detta hade förorsakat att vatten, som bildats genom svettning och runnit ned utmed fartygssidorna samt stannat på öfverkanten af slagvägaren icke kunnat ledas till fartygets botten utan hindrats derifrån af mattorna, som legat å garneringen, gått genom dessa samt inträngt i och skadat lasten. Orsaken härtill vore uteslutande uraktlåtenhet från fartygets sida att icke hafva tillhandahållit nödig bäddning på den del af fartyget under slagvägaren, där den skadade lasten befanns.

Å ömse sidor hördes vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 20 Juli 1904: Af handlingarna i målet framgår att den last jordnötkakor, som med det af Boyd förda skeppet „Mobile Bay" sommeren 1903 för Swartz' räkning fraktats från Marseille till Oxelösund och Norrköping, under resan lidit en viktförlust, som med 26016,4 kg. öfverstigit den enligt handelsbruk högst tillåtna eller 2 % af den inlastade varuvikten, äfvensom att en i närheten af slagvägaren befintlig del af lasten, uppgående till 24,217 kg., undergått 80 % värdeminskning. Vidare får anses ådagalagdt, att den svettning, som medfört den otillåtna viktförlusten likasom ock ofvanberörda värdeminsk-

ning, hufvudsakligen härledt sig från otillräcklig bäddning invid slagvägaren. Boyd, hvilken bär ansvaret för lastens ändamålsenliga anordning, måste alltså hålla Swartz skadeslös för större delen af de förluster, denna sålunda lidit. Då dessa förluster enligt vittnens uppskattning belöpa sig till 5446 kronor 75 öre eller nära nog dubbla det omstämda beloppet, pröfvar Rådstufvurätten, med anledning af Swartz' kvittningsanspråk, rättvist ogilla Boyds talan samt förplikta denne att med 384 kronor ersätta Swartz rättegångskostnader.

Boyd sökte efter vad ändring, som af Swartz bestreds.

Göta Hofrätt fann i dom den 13 Januari 1905 skäl icke hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvurättens dom och förpligtade Boyd att med 52 kronor ersätta Swartz hans kostnader i Hofrätten.

Boyd fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t. Swartz iakttog ej inställelse.

Nedre Revisionen (hrr. *Berglöf, Nyman* och *Ahlgren)* hemställde att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom.

Saken föredrogs den 24 Januari 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow, Billing, Bohman, Westring, Silverstolpe* och *Trygger)*, hvarvid Nedre Revisionens hemställan bifölls.

12.

Kungl. Maj:ts dom, den 2 Mars 1906.

Firman Jäger & Wätterberg i Luleå

mot

Ångbåtsaktiebolaget Ferm.

Då befraktningsaftal, hvarigenom fartyg blifvit till viss del befraktadt, ej innehåller uppgift å viss lossningsplats, är en lastemottagere ej berättigad att mot en annans bestridande påfordra fartygets förläggande vid annan plats nom hamnområdet än den, som vanligen brukas för lossande af i certepartiet uppgifna gods. *§§ 114 och 135 Sjölagen.*

Den 28 September 1903 upprättades mellan M. Wolfen i Stettin såsom befraktare samt firman Borlind, Bersèn & Co. i Göteborg såsom bortfraktare ett certeparti, enligt hvilken ångaren „Femern" mätande ca. 600 tons död vikt befraktades att från Stettin till Luleå öfverföra en full och bekväm last af 300 tons potatis i säckar. Certepartiet, affattadt å tyska språket, innehöll vidare, bland annat, att ångaren finge komplettera lasten med annat gods eller potatis (Der Dampfer darf andere Güter oder Kartoffel beiladen).

Sedan „Femern" intagit omförmälda 300 tons potatis, som skulle mottagas af firman Jäger & Wätterberg i Luleå, intog fartyget efter fraktaftal med annan person än Wolfen ytterligare för firman Erica Burmans i Luleå räkning omkring 303 tons potatis, lök och grönsaker. „Femern" afgick i vederbörlig ordning från Stettin och framkom i sinom tid till Luleå hamnområde. Då fartyget passerade Svartöns lastageplats, där Statens Järnvägar har käj, kom en båt ut med order från firman Jäger & Wätterberg att fartyget skulle lossa vid nämnda kaj. Ordern efterkoms och 1500 säckar lossades direkt å järnvägvagnar. Emellertid kom ett bud för Erica Burman till platsen genast lossningen börjat och protesterade mot, att hennes varor lossades där, samt påfordrade att lasten skulle lossas vid Luleå stad. Fartyget förhalades då

till södra hamnkajen i Luleå och där lossades 4543 säckar till firman Jäger & Wätterberg äfvensom Erica Burmans varor.

Firman Jäger & Wätterberg instämde därefter till Rådstufvurätten i Göteborg ångbåtsaktiebolaget Ferm såsom redare för „Femern“ samt anförde: Enligt certepartiet hade hela fartyget befraktats af Wolfen. Firman hade följaktligen haft rättighet bestämma plats för fartygets lossning. Genom kaptenens åtgärd att afbryta lossningen å den af firman anvisade platsen hade firman nödgats betala dels kajafgift till Luleå stad med 58 kronor 50 öre, som ej behöft erläggas vid Svartön, dels ock kostnaderna för potatispartiets forsling från kajen till Järnvägsstationen med 5 öre för hvar säck eller 227 kronor 15 öre. Firman yrkade därför att bolaget måtte förpliktas ersätta nämnda belopp tillhopa 285 kronor 65 öre jämte ränta.

Bolaget bestred krafvet. I förevarande fall förelåge endast styckegodsbefraktning. Lasten skulle enligt certepartiet föras till Luleå. Den s. k. Svartökajen låge väl inom Luleå hamnområde, men ej i Luleå stad. Då Erica Burman ej velat gå in på, att lasten lossades vid Svartön, hade befälhafvaren ej kunnat handla annorlunda än som skett, i synnerhet som hamnkajen i Luleå stad vore vanlig lossningsplats för varor af ifrågavarande slag.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 13 Oktober 1904: Enär förut nämnda befraktningsaftal, hvarigenom ångaren „Femern“ blifvit till viss del befraktad, men viss lossningsplats ej blifvit bestämd, icke medfört rätt för firman Jäger & Wätterberg att fordra, att fartyget vid ankomsten till destinationsorten förlades till den plats, firman anvisade,

samt den omständigheten att, sedan en del af firmans potatisparti utlossats vid Svartökajen, återstoden lossats vid hamnkaj i Luleå stad så mycket mindre kunde för bolaget medföra skyldighet att ersätta de firman genom lossningen vid sistnämnda plats förorsakade särskilda utgifter, som af ett utaf hamnkaptenen i Luleå utfärdadt, i saken företedt intyg framginge, att sagda hamnkaj vore att anse såsom sedvanlig lossningsplats i Luleå för varor af nu ifrågavarande slag,

ogillades firmans talan och förpliktades firman att ersätta bolagets rättegångskostnader med 204 kronor.

Firman sökte efter vad ändring.

Bolaget yrkade fastställelse å Rådstufvurättens dom. Derest Hofrätten skulle anse firman såsom befraktare af helt fartyg, bestred

bolaget krafvet dels på den grund att „Femern“ ej kunnat lossa firmans last vid Svartön utan allt för stor risk för fartygets säkerhet dels ock därför, att firman ej styrkt riktigheten af fordrade ersättningsbeloppet.

Göta Hofrätt (hrr. *Ståhlberg* och *Ekman)* fann i dom den 7 April 1905 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom och förpliktade firman godtgöra bolagets kostnader i Hofrätten med 52 kronor.

Assessoren *Forsén* yttrade: Då enligt åberopade certepartiet Luleå stad måste anses vid ifrågavarande resa hafva varit fartygets bestämmelseort, samt vid sådant förhållande firman såsom mottagare af last, för hvilken fartyget varit till viss del befraktadt, icke ägt till skada för Erica Burman, såsom mottagare af annan med fartyget befordrad last, uppehålla fartyget vid Svartön, hvilken icke tillhör Luleå stads område, i och för lossning af den för firman afsedda lasten, pröfvar jag lagligt fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten i saken kommit; skolande firman ersätta bolagets kostnader i Hofrätten med 52 kronor.

Adjungerade ledamoten e. o. Notarien *Hjertén*, med hvilken Fiskalen *Bergelmer* instämde, utlät sig: Befälhafvaren å „Femern“ har enligt min åsikt icke varit berättigad att, såvidt ej tvingande skäl därtill föranledt, låta utan medgifvande af firman Jäger & Wätterberg förhala fartyget till annan plats inom hamnområdet och där utlossa återstoden af firmans last. Bolagets obestyrkta påstående, att befälhafvaren icke kunnat lossa hela firmans last vid Svartökajen utan stor risk för fartygets säkerhet förtjänar ej afseende. Firman är därför berättigad till ersättning för den skada, firman genom befälhafvarens berörda åtgärd lidit. Då bolaget lemnat obestridt att genom sagda åtgärd skada tillskyndats firman samt bolaget ej gittat uppgifva i hvilka hänseenden firmans anspråk på ersättning skulle vara oriktigt, pröfvar jag lagligt att, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom, förplikta bolaget såsom „Femern“s redare att med fartyg och frakt ersätta firman nämnda skada och i sådant afseende till firman utgifva 285 kronor 65 öre jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen, tills betalning sker, äfvensom ersätta firmans rättegångskostnader vid Rådstufvurätten med 211 kronor 50 öre.

Firman fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af bolaget bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Swedborg*, *Friherre A. Cederström*

och *Berglöf)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta firman att ersätta bolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 200 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 9 Februari 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Carlson, Lindbäck, Claëson, Cassel, Grefberg, Petrén* och *Hederstierna)*, hvarvid Nedre Revisionens hemställen bifölls.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 4	Aargang VII	1906

13.

Kungl. Maj:ts dom, den 12 Mars 1906.

Konsuln Victor Svensson i Sundsvall

mot

Kammarskrifvaren Axel Severin såsom hufvudredare för barkskeppet „Sofia".

Sedan rederiet för barkskeppet „Sofia" enligt certeparti åtagit sig att för firman W. B. Andersson & Co. räkning från Sundsvall till Leith öfverföra en virkeslast, deribland 70 à 80 spiror, som firman inköpt af konsuln Victor Svensson i Sundsvall, befinnes vid inlastningen *fartygets bogport vara så trång, att fartyget ej kunde mottaga mer än 30 spiror.* Lasten kompletterades emellertid med annat virke och fartyget afgick till bestämmelsesorten, där firman vägrade mottaga lasten såsom icke öfverensstämmande med försäljningskontraktet. Svensson, som härigenom nödgades själf förfoga öfver lasten, yrkade skadestånd af rederiet *på grund af certepartibrott*, men hans talan ogillas af domstolarna.

Enligt certeparti den 30 April 1902 befraktades skeppet „Sofia" om 236 registertons att för firman W. B. Andersson & Co.'s räkning från Sundsvall till Leith öfverföra en fullständig

last, däri inberäknadt däckslast, af plank eller battens samt 70 à 80 stycken spiror, hvilka trävaror firman inköpt af Konsuln Victor Svensson i Sundsvall. Sedan fartyget anländt till Sundsvall och påbörjat lastningen, befanns att fartygets bogport var så trång att spirorna ej kunde inlastas i rummet. Fartyget intog därför endast så många spiror, som kunde lastas på däck eller 30 stycken samt resten sågadt virke såsom fyllnadslast. Vid fartygets ankomst till Leith vägrade firman mottaga lasten, enär den ej öfverensstämde med försäljningskontraktet mellan firman och Svensson. Svensson fick därför sjelf genom ombud lösa konnossementen och uppläggа lasten.

Svensson instämde sedermera till Rådstufvurätten i Oskarshamn Kammarskrifvaren Axel Severin såsom hufvudredare för „Sofia" samt anförde: Enligt certepartiet hade rederiet utfäst att fartyget vore i hvarje afseende rustadt för resan. Ehuru det i första hand ålegat rederiet att för inlastning mottaga de försålda spirorna, hade på grund däraf att fartygets bogport varit för trång och fartyget saknat för inlastningen nödiga redskap, blott 30 spiror kunnat inlastas. Svensson hade först efter protest lemnat fartyget full last af sågadt virke. Då fartyget icke uppfyllt de förutsättningar, som af certepartiet betingats och rederiet följaktligen brutit certepartiet, yrkade Svensson att rederiet måtte förpliktas att till Svensson, som nödgats själf förfoga öfver lasten, utgifva i certepartiet stadgadt skadestånd med 122 pounds 16 shillings 2 pence british sterling.

Severin bestred Svenssons talan på den grund att de spiror Svensson velat inlasta i fartyget varit af osedvanlig storlek och ej kunnat införas genom fartygets bogport.

Rådstufvurätten fann i utslag den 1 Februari 1904 det väl vara behörigen utredt, att rederiet för barkskeppet „Sofia" genom certeparti den 30 April 1902 åtagit sig att till Leith öfverföra en virkeslast, däribland 70 till 80 spiror,

men då fartygets befälhafvare ej kunde anses hafva varit pliktig att till inlastning emottaga spiror af större dimensioner, än att de kunde tagas ombord å fartyget,

samt följaktligen något certepartibrott icke förelåge därigenom, att befälhafvaren icke kunnat emottaga mera än 30 stycken af de för inlastning tillgängliga spiror,

ogillades Svenssons talan och förpliktades Svensson att ersätta Severins rättegångskostnader med 300 kronor.

Svensson sökte efter vad ändring i Göta Hofrätt.

Severin bestred ändringssökandet samt framhöll, att Svensson godkänt befälhafvarens åtgörande och lemnat full last af annat virke.

Hofrätten (hrr. *Ramsay*, *Zetterberg Kellgren* och *Zetterstedt)* yttrade i dom den 31 December 1904, att enär rederiet icke genom ifrågakomna mellan rederiet och firman W. B. Andersson & Co. ingångna fraktaftal iklädt sig några förbindelser i förhållande till Svensson, samt denne icke ens påstått, att han fått firmans rättigheter på grund af nämnda aftal på sig öfverlåtna, pröfvade Hofrätten lagligt fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten i sitt utslag kommit; och förpliktades Svensson ersätta Severins kostnader å saken i Hofrätten med 52 kronor.

Hofrättsrådet *Svalander* var af skiljaktig mening och fann ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag.

Svensson fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af Severin bestreds.

I en till Kungl. Maj:t ingifven skrift anmälde sig firman W. B. Andersson & Co. såsom mellankommande part och gjorde ett med Svensson. Firman ansåg att det skadestånd rederiet på grund af certepartibrottet vore pliktigt utgifva rättvisligen böra tillkomma Svensson såsom aflastare och kunna af honom utkräfvas. Firman förklarade sig på Svensson öfverlåta den rätt till skadestånd, som lagligen kunde tillkomma firman.

Nedre Revisionen (hrr. *Warmark*, *Linders* och *Ahlgren*) yttrade i afgifvet betänkande: Enär Svensson, efter det fartygets befälhafvare förklarat sig icke kunna i fartygets lastrum intaga spiror af de dimensioner, som Svensson först tillhandahållit för lastning, till fartyget aflemnat andra trävaror, så att fartyget af dessa erhållit full last, hvarmed fartyget afgått till bestämmelsesorten,

samt vid sådant förhållande Svensson ej torde kunna på den omständigheten, att befälhafvaren ej medtagit hela det i fraktaftalet föreskrifna antal spiror, grunda anspråk på ersättning af rederiet för den förlust, Svensson må hafva lidit därigenom att köparen af trävarorna vid deras framkomst vägrat att emottaga dem såsom icke öfverensstämmande med det till grund för fraktaftalet liggande försäljningsaftalet,

hemställer Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa det slut, hvartill domstolarne i saken kommit, samt förplikta Svensson att godtgöra Severins kostnader hos Kungl. Maj:t med 150 kronor.

Saken föredrogs den 20 Februari 1906 i Högsta Domstolen,

hvars fleste ledamöter Justitieråden *Wijkander*, *Petersson*, *Grefberg* och *Petrén* bifölle Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Claëson* anförde: Enär, såsom Rådstufvurätten yttrat, fartygets befälhafvare icke kan anses hafva varit pliktig att till inlastning mottaga spiror af större dimensioner än att de kunnat tagas ombord å fartyget, samt förty den omständigheten att allenast trettio af de till inlastning anmälda spirorna blifvit intagna i fartyget icke för Svensson medför någon rätt till skadestånd af rederiet, pröfvar jag, som lemnar utan afseende hvad W. B. Andersson & Co. hos Kungl. Maj:t anfört, rättvist fastställa det slut, hvartill Hofrätten så i själfva saken som beträffande rättegångskostnaden kommit. Vidkommande kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t bifaller jag Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Lindbäck*, med hvilken Justierådet *Skarin* instämde, yttrade, att enär rederiet icke genom certepartiet iklädt sig några förbindelser i förhållande till Svensson, pröfvade Justitierådet, som funne Svenssons för sin skadeståndstalan först hos Kungl. Maj:t åberopade grund att han dåmera fått på sig öfverlåten firman W. B. Andersson & Co.'s rätt till ersättning för uppgifna certepartibrottet, icke i denna sak kunna komma under bedömande, rättvist gilla Hofrättens domslut samt biföll i fråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t Nedre Revisionens hemställan.

14.

Kungl. Maj:ts dom, den 12 Mars 1906.

Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni

mot

Tingstads Trävaru Aktiebolag.

Ångfartyget „Aphrodite" befraktas att för Tingstads Trävaru Aktiebolags räkning öfverföra ett parti trävaror från Göteborg till Afrika. Dagen före fartygets ankomst till Göteborg *nedbrinner* bolagets där belägna träförädlingsfabrik och brädgård. Endast en mindre del af det för skeppning med fartyget afsedda virket räddas och tillhandahålles fartyget.

Fråga huruvida bolaget på grund af i certepartiet förekommande bestämmelsen om „force majeure uppkommen genom eldskada" vore befriadt från fullgörande af fraktaftalet i öfrigt.

Under Juni 1903 upprättades mellan Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, å ena, samt Tingstads Trävaru Aktiebolag, å andra sidan, ett certeparti, enligt hvilket kompaniets ångare „Aphrodite" befraktades att från Göteborg till Algoa Bay öfverföra cirka 70 standards lådbräder och cirka 180 standards hyfladt virke mot en frakt af 85 shillings för standard. Lastningen skulle ske under påföljande Juli månad. „Aphrodite" anlände till Göteborg den 16 Juli. Natten till den 15 Juli nedbrann emellertid bolagets i Göteborg belägna träförädlingsfabrik och brädgård till grunden. Endast en del i pråmar inlastade trävaror om tillhopa 93,168 standards räddades. Bolaget kunde med anledning häraf tillhandahålla fartyget allenast nämnda virkesparti och vägrade på kompaniets anmodan att från annat håll anskaffa fyllnadslast. Kompaniet anskaffade då själft den last bolaget vägrade tillhandahålla, hvarefter „Aphrodite" afgick till bestämmelseorten.

Kompaniet instämde sedermera bolaget till Rådstufvurätten i Göteborg med yrkande att, då kompaniet nödgats för egen räkning i Göteborg inköpa och till Algoa Bay öfverföra de 156,837 standards trävaror, som bolaget underlåtit tillhandahålla, bolaget måtte jämlikt 129 och 130 §§ Sjölagen förpliktas att för den af bolaget sålunda icke aflemnade delen af lasten gälda full frakt efter afdrag af hälften af det belopp, som kunde anses utgöra skälig frakt för det af kompaniet i stället inlastade godset, eller

att till kompaniet utgifva, efter i certepartiet bestämd frakt af 85 shillings för standard, 333 pounds 5 shillings 7 pence eller i svenskt mynt 6 052 kronor 35 öre.

Bolaget bestred krafvet. Fraktaftalet hade slutits på vanliga certepartivillkor, till hvilka äfven hörde „force majeure uppkommen genom eldskada". Bolaget ansåg sig därför befriadt från skyldigheten att tillhandahålla kompaniet lastfyllnad eller att utgifva dödfrakt.

Kompaniet medgaf att i vanliga certepartivillkor angående befraktning af fartyg för öfverförande af virke till Afrika inginge bestämmelse om „force majeure på grund af eldskada" samt att aftalet mellan parterna afslutats under samma bestämmelser. Kompaniet bestred emellertid att „force majeure" förelegat i förevarande fall, enär aftalet icke innehöll att trävarorna skulle vara af bolagets tillverkning eller från dess brädgård. Bolaget hade sålunda kunnat från annat håll anskaffa trävarorna i fråga.

Bolaget anmärkte att kompaniet under de senare åren legat i liflig affärsförbindelse med bolaget och af bolaget för export på Afrika inköpt stora partier trävaror. Kompaniet visste därför mycket väl att bolaget endast sålde och exporterade af sin egen tillverkning. Det hade för öfrigt varit omöjligt för bolaget att på så kort tid anskaffa i certepartiet omförmälda trävaror, hvilka af bolaget försålts enligt kontrakt.

Rådstufvurätten (hr. *Grenander)* yttrade i dom den 12 November 1904:

I saken är ostridigt att, sedan kompaniet med bolaget slutit befraktningsaftal, enligt hvilket kompaniet åtagit sig att i Juli månad 1903 uti ångfartyg i Göteborg intaga och till Algoa Bay i Afrika öfverföra cirka 70 standards lådbräder och cirka 180 standards andra hyflade trävaror emot frakt af 85 shillings per Petersburger standard, bolaget, efter det för sådant ändamål kompaniet tillhöriga ångfartyget „Aphrodite" ankommit till Göteborg den 16 i nyssnämnda månad, aflemnat till fartyget endast 93,163 standards trävaror, men uraktlåtit att aflemna återstoden af den betingade lasten;

och ehuru befraktningsaftalet, på sätt å kompaniets sida vitsordats, blifvit afslutadt under vanliga, för sådana befraktningar gällande certepartivillkor, till hvilka äfven räknas „force majeure uppkommen genom eldskada";

likväl och då i aftalet ej ingått bestämmelse att lasten skulle

utgöras af allenast sådana trävaror, som förarbetades i bolagets träförädlingsfabrik eller vore från dess brädgård; å

finner Rådstufvurätten den omständigheten att eldsvåda natten till den 15 ofvan nämnda Juli öfvergått bolagets träförädlingsfabrik och brädgård, dervid största delen af de för ofvanberörda last afsedda trävaror uppbrunnit, icke hafva varit af beskaffenhet att fritaga bolaget från befraktningsaftalets fullgörande.

Hvad bolaget sökt visa till ådagaläggande däraf, att hinder mött för bolaget att annorstädes anskaffa trävaror af sådant slag som det uppbrunna partiet kan icke tillerkännas verkan i saken,

men, då kompaniet medgifvit, att kompaniet i stället för den del af lasten, som bolaget underlåtit leverera, till lastfyllnad i Göteborg intagit i fartyget och med detsamma fraktat annat trävirke,

samt kompaniet icke styrkt, att och i hvad mån skada eller förlust vid sådant förhållande tillskyndats kompaniet af bolagets omförmälda uraktlåtenhet att uppfylla befraktningsaftalet,

pröfvar Rådstufvurätten, som finner de af kompaniet åberopade stadganden i gällande Sjölag icke kunna i saken vinna tillämpning lagligt ogilla kompaniets talan; skolande kompaniet ersätta bolaget dess kostnader å rättegången med 416 kronor.

T. f. Rådmannen *Sandegren* yttrade: Ehuru bolaget, som enligt aftal med kompaniet befraktat ångfartyget „Aphrodite“ att i Juli månad 1908 i Göteborg intaga en last af omkring 70 standards lådbräder och omkring 180 standards hyfladt virke att öfverföras till Algoa Bay mot en frakt af 85 shillings per standard, efter fartygets ankomst till Göteborg i nämnda månad icke till inlastning aflemnat mera virke än 93,168 standards och kompaniet i följd häraf från annat håll anskaffat lastfyllnad,

likväl och enär ostridigt är, att befraktningsaftalet ingåtts under vanliga, för sådana befraktningar som ifrågavarande gällande certepartivillkor, till hvilka äfven räknas „force majeure uppkommen genom eldskada“,

samt det måste anses vara uppenbart, att befraktningsaftalet icke afsett annat virke än sådant, som förarbetats å bolagets träförädlingsfabrik,

alltså och då eldsvåda den 15 Juli eller dagen före fartygets ankomst till Göteborg, öfvergått bolagets träförädlingsfabrik därstädes, därvid största delen af det för befraktningen afsedda virket uppbrunnit;

vid hvilket förhållande aftalets bestämmelse om „force majeure“ bör vinna tillämpning,

varder kompaniets talan af mig ogillad; och biträder jag i fråga om rättegångskostnaderna den mening, som uttalats i domen.

T. f. Stadsnotarien *Ahlberg* utlät sig: Enär kompaniet medgifvit, att kompaniet i stället för den del af lasten, som bolaget underlåtit leverera, till lastfyllnad i Göteborg intagit i fartyget och med detsamma fraktat annat trävirke,

samt om än de af kompaniet åberopade stadganden i gällande Sjölag kunna anses tillämpliga i saken, kompaniet likväl icke förebragt erforderlig utredning beträffande frakten för sistnämnda, till lastfyllnad intagna trävirke och således ej heller angående det belopp, som jämlikt 180 § Sjölagen bort gå i afräkning å bolagets skuld,

instämmer jag i det slut domen innefattar, jämväl beträffande rättegångskostnaden.

Kompaniet sökte efter vad ändring.

Bolaget yrkade fastställelse å Rådstufvurättens dom.

Göta Hofrätt (hrr. *Ramsay*, *Zetterberg*, *Källgren* och *Wistrand)* yttrade i dom den 5 Maj 1905: Emedan kompaniet enligt ifrågavarande aftal, som slutits på de för befraktning af ångfartyg vanliga certepartivillkor, åtagit sig att frakta cirka 250 standards trävaror, men bolaget å fartyget aflemnat allenast 93,168 standards.

samt bolagets invändning, att bolaget på grund af den bland sådana certepartivillkor förekommande bestämmelse om verkan af „force majeure“ icke varit skyldigt att fullgöra aftalet beträffande återstoden af den betingade lasten, på det af Rådstufvurätten härutinnan anförda skäl icke förtjänar afseende,

ty och då bolaget icke styrkt sitt påstående att enligt berörda certepartivillkor underlåtenhet att fullgöra det genom certepartiet ingångna aftal skulle föranleda allenast ersättningsskyldighet för skada, som bevisligen uppkommit af nämnda underlåtenhet,

böra de å nu i frågavarande fall tillämpliga bestämmelser i Sjölagen för parterna lända till efterrättelse;

och enär med hänsyn till stadgandena i 129 och 130 §§ Sjölagen bolaget måste anse skyldigt att för den icke aflemnade delen af den öfverenskomna lasten gälda full frakt dock med afdrag af hälften af den frakt, som må ansees belöpa på det af kompaniet inlastade fyllnadsgodset,

alltså och då rättighet att inom de af uttrycket „cirka“ betingade gränser bestämma myckenheten af lasten får anses hafva tillkommit allenast kompaniet, iföljd hvaraf den del af lasten, som bolaget undandragit sig att aflemna, bör, på sätt kompaniet fordrat,

beräknas till 156,887 standards, för hvilka frakt enligt aftalet skolat erläggas med 666 pounds 11 shillings 2 pence,

samt bolaget icke ens påstått, att efter gångbar frakt för det af kompaniet inlastade fyllnadsgodset 156,887 standards, bort erläggas mere än 85 shillings för standard,

pröfvar Hofrätten lagligt att, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom beträffande hufvudsaken, förplikta bolaget att till kompaniet utgifva 333 pounds 5 shillings 7 pence eller motsvarande belopp i svenskt mynt efter en kurs, ej öfverstigande den af kompaniet fordrade eller 18 kronor 16 öre för pound, men i öfrigt beräknad efter den vid betalningstiden gällande, äfvensom att å utdömda beloppet gällda ränta efter 5% från stämningsdagen, och varder beträffande rättegångskostnaden, med ändring af Rådstufvurättens dom, bolaget ålagdt att med 357 kronor ersätta kompaniets utgifter å saken vid Rådstufvurätten.

Hofrättsrådet *Svalander* var skiljaktig och yttrade: Som anledning icke förekommit till antagande, att gångbar frakt för det af kompaniet inlastade fyllnadsgodset öfverstigit 85 shillings för standard, samt bolaget icke, så vidt visadt blifvit, vid slutandet af fraktaftalet mellan parterna förbehållit sig rätt att till inlastning aflemna mindre än 250 standards trävaror utan bolaget fast hellre i bref den 20 Juni 1903 för sin del bekräftat aftalet rörande hela denna myckenhet varor utan någon inskränkning, alltså och på de af pluraliteten anförda skäl instämmer jag i det slut, hvartill pluraliteten i saken kommit.

Bolaget sökte ändring, som af kompaniet bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Linders* och *Ahlgren)* yttrade i afgifvet betänkande: Kungl. Maj:t torde lika med domstolarna finna bolagets invändning, att bolaget på grund af den bolagets fabrik och brädgård öfvergångna eldsvåda icke varit skyldigt att fullgöra fraktaftalet till fullo, icke förtjäna afseende,

och emedan befraktningsaftalet mellan parterna slutits på de för befraktningar af ifrågavarande slag vanliga certepartivillkor,

samt i saken torde vara ådagalagt, att i sådana certepartivillkor ingår bestämmelse därom, att ersättning för bristande uppfyllelse af befraktningsaftalet skall erläggas allenast med det belopp, hvartill förlusten bevisligen uppgått,

och vid sådant förhållande Sjölagens bestämmelser om befraktares skyldighet att betala full frakt icke lära vara tillämpliga,

ty och som upplyst är, ej mindre att bolaget, som i skrifvelse den 20 Juni 1903, hvarigenom det bekräftat befraktningsaftalet,

förbundit sig att aflasta 250 standards, aflemnat allenast 93,163 standards, än äfven att kompaniet i stället för sålunda felande 156,887 standards för egen räkning inköpt och i fartyget inlastat andra trävaror,

alltså och då kompaniet, som af bolaget betingat sig en frakt af 85 shillings för standard, enligt hvad i saken blifvit utredt, själf befraktat fartyget i dess helhet för i frågavarande resa mot en frakt af 75 shillings för standard,

samt kompaniet således måste antagas hafva i anledning af bolagets underlåtenhet att aflemna nämnda 156,887 standards lidit en förlust af 10 shillings för hvarje standard af denna myckenhet,

men kompaniet icke styrkt, att det i öfrigt på grund af bolagets nämnda underlåtenhet lidit någon skada af beskaffenhet att böra af bolaget ersättas,

hemställer Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med ändring af Hofrättens dom, allenast sålunda bifalla kompaniets i hufvudsaken förda talan, att bolaget förpliktas att mot kvitto till kompaniet genast utgifva 78 pounds 8 shillings 4 pence eller motsvarande belopp i svenskt mynt efter den vid betalningstiden gällande kurs jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen, till dess betalning sker; och torde Kungl. Maj:t i fråga om rättegångskostnaderna finna rättvist sålunda ändra Hofrättens dom, att parterna hafva att vidkännas hvar sina kostnader å saken.

Konstituerade Revisionssekreteraren *Warmark* anförde: Enär ifrågavarande befraktntngsaftal slutits på vanliga certepartivillkor angående befraktning af fartyg för öfverförande af virke till Afrika, och kompaniet medgifvit, att bland sådana villkor inginge bestämmelse om „force majeure, uppkommen genom eldskada",

ty och som nämnda bestämmelse måste anses innefatta befrielse för befraktare från påföljd för underlåtenhet att till aflastning aflemna varor, som kort före eller under skeppningen brunnit upp,

samt upplyst blifvit att genom eldsvåda, som öfvergått bolagets träförädlingsfabrik och brädgård dagen före ångfartyget „Aphrodite"s ankomst till Göteborg, förstörts hela den i nämnda fabrik förarbetade, för skeppning med fartyget afsedda last trävaror med undantag af 93,163 standards däraf,

alltså och då, äfven om af befraktningsaftalets innehåll icke framgår, att samma aftal afsett de nu nämnda varorna, hvad i saken förekommit likväl gifver vid handen att sådana varor, som

i aftalet omnämndes, med hänsyn till sin beskaffenhet och tiden, inom hvilken de måst för aflastning vara tillgängliga, icke kunnat i stället för de uppbrunna för skeppning med „Aphrodite“ anskaffas,

samt bolaget till aflastning i „Aphrodite“ aflemnat förenämnda 93,168 standards trävaror,

hemställer jag, att Kungl. Maj:t, med ändring af Hofrättens dom såväl beträffande hufvudsaken som i fråga om rättegångskostnaden, måtte pröfva rättvist fastställa det slut, Rådstufvurättens dom härutinnan innehåller.

Saken föredrogs den 21 Februari 1906 i Högsta Domstolen; och enär ifrågavarande befraktningsaftal slutits på vanliga certepartivillkor angående befraktning af ångfartyg för öfverförande af virke till Afrika, samt kompaniet medgifvit att bland sådana villkor inginge bestämmelse om „force majeure uppkommen genom eldskada“,

ty och som upplyst blifvit att genom eldsvåda, som öfvergått bolagets träförädlingsfabrik och brädgård dagen före „Aphrodite“s ankomst till Göteborg, hela det i nämnda fabrik förarbetade, för skeppning med fartyget afsedda parti trävaror utom 93,168 standards förstörts,

samt genom hvad i saken förekommit måste anses utredt att varor af den i befraktningsaftalet angifna beskaffenhet med hänsyn till tiden, inom hvilken de måst vara för aflastning tillgängliga, icke kunnat i stället för de uppbrunna för skeppning med „Aphrodite“ anskaffas,

alltså och då vid sådant förhållande bolaget, som till aflastning i „Aphrodite“ aflemnat förenämnda 93,168 standards trävaror, finge på grund af ofvanberörda certepartivillkor anses vara befriadt från fullgörande af befraktningsaftalet i öfrigt,

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Skarin, Claëson, Petersson* och *Petrén* lagligt att, med ändring af Hofrättens dom, fastställa det slut, Rådstufvurättens utslag innehölle såväl i hufvudsaken som beträffande rättegångskostnaden.

Justitieråden *Lindbäck, Wijkander* och *Grefberg* pröfvade rättvist fastställa Hofrättens dom.

15.

Sø- og Handelsretten i København, den 28 Februar 1906.

Firmaet Jansen & Pors i Kolding
(Overretssagfører Lauritzen)

mod

Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab"
(Overretssagfører Simonsen).

Indehaverne af Konnossement paa en Drittel Smør sagsøger Rederiet til Betaling af Fakturabeløbet for samme, fordi den ikke var blevet dem udleveret. Rederiet frifindes imidlertid, fordi Reklamation ikke var fremkommet inden en passende Tid. En Tid af ca. 3 Maaneder efter Dampskibets Ankomst til Havnen kan ikke ansees som passende.

Den 12 December 1904 afsendte Aktieselskabet „Det sibiriske Kompagni" i Kjøbenhavn efter Ordre fra Citanterne, Firmaet Jansen & Pors i Kolding, og for disses Regning en Drittel Smør til Fredericia med Det forenede Dampskibsselskabs Dampskib „Sønderjylland", der gaar i Fart mellem Kjøbenhavn og Fredericia. Smørret var bestemt til en Bagermester, Jean Dupont i Fredericia, og Foustagen mærket B. D. 5. Efter Citanternes Anbringende blev Forsendelsen imidlertid ikke afleveret til rette Adressat, og de have derfor ved Stævning af 5/7 1905 søgt de Indstævnte. Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab" til Betaling af et Beløb af 84 Kr. 34 Øre, som Citanterne har maattet betale „Det sibiriske Kompagni" for Smørret, med Renter 5 % aarlig og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de have gjort gjældende, at Forsendelsen maa antages at være kommen Bagermester Jean Dupont eller dog nogen paa hans Vegne i Hænde, og at der i hvert Fald er reklameret for sent angaaende mulig Fejl.

Efter de fremkomne Oplysninger maa det nu vel antages. at Foustagen er ankommen med Skibet til Fredericia til regelmæssig Tid, den 13 December om Formiddagen, og gjennem de Indstævntes derværende Expeditør udleveret til en Vognmand, der plejede at besørge Varer udbragte i Byen bl. a. til Bagermester Jean Dupont, og en anden Bagermester, Niels Dupont, ligesom Fragtbeløbet af den nævnte Vognmand maa antages at være ind-

betalt til de Indstævntes Expedition i Fredericia. Paa den anden Side foreligger der ikke Kvittering eller andet Bevis for, at Forsendelsen er kommen til Adressaten eller overhovedet til nogen af Bagermestrene Dupont, hvad disse begge have benægtet. Det findes ikke nødvendigt at komme ind paa det under Sagen omdebatterede Spørgsmaal om, hvorvidt de Indstævntes Ansvar strækker sig efter Sølovens § 138, eller paa en Undersøgelse af, om den fornævnte Vognmand maa antages at have besørget Transporten paa de Indstævntes eller paa Adressatens Vegne. Ganske bortseet fra, hvilken Betydning der maatte kunne tillægges en Fragtbrevet paatrykt Henvisning til, at Afsender og Modtager af Gods ere underkastede de i de Indstævntes forskjellige Fragttaxter indeholdte Bestemmelser, hvorved bl. a. er fastsat, at Reklamationer angaaende manglende Gods skulde indgives til vedkommende Expedition inden 24 Timer efter Skibets Udlosning, findes det at være afgjørende, at det overhovedet ikke mod Indstævntes Benægtelse er godtgjort, at der er sket nogen Henvendelse til de Indstævnte eller nogen paa deres Vegne Sagen vedrørende før den $^{17}/_{8}$ 1905, altsaa efter ca. 3 Maaneders Forløb, skjønt Bagermester Jean Dupont rettidig har faaet Faktura paa Forsendelsen, og skjønt der i Januar Maaned har fundet en Brevvexling Sted mellem ham og Citanterne, under hvilken han meddelte dem, at Smørret ikke var ankommen, og disse svarede, at det var afsendt den 14 December og bad ham undersøge Sagen. De Indstævnte have i hvert Tilfælde Krav paa Reklamation udenfor en passende Tid, efterat Udeblivelsen var kommen til Citanternes Kundskab, og det findes efter Omstændighederne ikke at kunne lægges de Indstævnte til Last, at Sagens Sammenhæng ikke nu lader sig oplyse. Deres Frifindelsespaastand vil derfor være at tage til Følge, saaledes at Citanterne findes at burde tilsvare dem Sagens Omkostninger med 40 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab“ bør for Tiltale af Citanterne, Firmaet Jansen & Pors i Kolding, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betale Citanterne de Indstævnte med 40 Kr.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

16.

Sø- og Handelsretten i København, den 28 Marts 1906.

Fhv. Hovmester Peter William Laurits Petersen
(Overretssagfører Thamsen)
mod
Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog"
(Højesteretsadvokat Halkier).

At en Hovmester medtager Spirituosa for at sælge ombord ansees ikke at være tilstrækkelig Grund til at afskedige ham uden Varsel, da Hovmesteren med Førerens Vidende tidligere havde taget lignende Beholdninger ombord i samme Øiemed. Rederiet dømmes derfor til at betale Tillægshyre efter *Sølovens § 92 jfr § 86.*

Citanten, fhv. Hovmester Peter William Laurits Petersen, som i Tiden fra $^{4}/_{7}$—$^{17}/_{8}$ 04 havde været Hovmester ombord i Dampskibet „Rosenborg" og med dette gjort nogle Rejser mellem København og England, blev den sidstnævnte Dag af Skibets Fører afskediget uden Opsigelse efter Skibets Ankomst hertil. Citanten havde været forhyret paa ubestemt Tid efter Søloven i Forbindelse med „Dansk Dampskibsrederiforenings" Forhyringsregler, hvorefter der tilkom ham et Varsel af 12 Timer forinden Afgang fra en udenlandsk Havn til Fratrædelse i dansk Havn. Han har derfor under nærværende Sag paastaaet sig i Henhold til Sølovens § 92 jfr. § 86 tilkendt en Maaneds Hyre, 70 Kr., med Renter heraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den $^{8}/_{1}$ 06 og Sagens Omkostninger, medens de Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Om Grunden til Afskedigelsen har Skibets Fører som Vidne under Sagen forklaret følgende:

Citanten havde ved sin Tiltrædelse af Pladsen bragt en Beholdning af Øl og Spirituosa ombord, hvorfor Kaptajnen kaldte ham til sig og alvorligt betydede ham, at det var aldeles forbudt at handle med Spiritus ombord, ligesom han ikke maatte opbevare noget ombord for andre, men kun til egen Brug. Dog vilde der ikke blive skredet ind mod Salg af Øl til Officerer og Mandskab, saalænge saadant Salg skete til Maade og ikke affødte Ulemper. Han fik ingen Ordre til at bringe sin medbragte Beholdning i

Land, og Citanten havde baade paa denne og de følgende Rejser en Beholdning Brændevin. Paa Afskedigelsesdagen den $^{17}/_{8}$ om Formiddagen foreholdt Kaptajnen, der i forskellige Henseender var misfornøjet med Citanten, denne, at han vedblivende havde Spiritus ombord, og tog ved denne Lejlighed $^{1}/_{2}$ Snes Flasker i sin Besiddelse. Herover blev Citanten vred og begyndte at bruge Mund, og Kaptajnen bestemte sig til at afskedige ham strax.

Efter det foreliggende maa det vel antages, at Citanten, hvad han har benægtet, har været bekendt med Forbudet mod Handel med Spirituosa, hvorom der ogsaa har været ophængt trykte Plakater ombord. Men mod Citantens Benægtelse er det ikke godtgjort, at han virkelig har solgt af sin Beholdning, og selv ved ogsaa Forefindelse af et større Kvantum Spiritus ombord under Hensyn til den nærliggende Fare for Misbrug og Vigtigheden af at forebygge saadant efter Omstændighederne kunde gjøre en øjeblikkelig Afskedigelse berettiget, vil der dog i nærværende Tilfælde ikke kunne blive Spørgsmaal herom allerede af den Grund at Skibets Fører paa de tidligere Rejser gjennem de af Citanten afgivne Tolddeklarationer havde faaet Kundskab om, at Citanten laa inde med en Beholdning af lignende Størrelse, uden at han nogensinde overfor Citanten havde gjort nogen Indsigelse herimod. Da der heller ikke iøvrigt er oplyst noget, som kunde berettige til at afskedige Citanten uden Varsel, vil dennes Paastand være at tage til Følge, saaledes at de Indstævnte ville have at tilsvare ham Sagens Omkostninger med 12 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“, bør til Citanten, fhv. Hovmester Peter William Laurits Petersen, betale 70 Kr. med Renter 5 % aarlig fra $^{8}/_{1}$ 1906, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 12 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

17.

Sø- og Handelsretten i København, den 11 April 1906.

Styrmand N. P. Larsen (Citanten personlig)

mod

Fhv. Skibsprovianteringshandler H. P. Svarrer som korresponderende Rheder for Dampskibet „F. C. Andersen“

(Højesteretsadvokat Halkier).

Sølovens § 96 hjemler kun Ret til Overtidspenge ved Arbeide paa Søndage eller Hjemlandets Helligdage.

Det er in confesso under Sagen, at Citanten, Styrmand N. P. Larsen, medens han fra $^{22}/_{4}$ 05—$^{2}/_{2}$ 06 var 1ste Styrmand paa Dampskibet

„F. C. Andersen“ til forskellige Tider førte Tilsyn med Mandskabet, naar dette udenfor almindelig Arbejdstid var beskæftiget med Losning eller Lastning, at der i slige Tilfælde — gennem Citanten selv — er blevet udbetalt Overarbejdspenge til Mandskabet, ogsaa naar Arbejdet foregik paa Hverdage, men at Citanten ikke, saalænge han var i Tjenesten, for sit eget Vedkommende har gjort Fordring herpaa. Efterat være fratraadt sin Tjeneste har imidlertid Citanten under nærværende Sag paastaaet Indstævnte, fhv. Skibsprovianteringshandler H. P. Svarrer, som korresponderende Rheder for Dampskibet „F. C. Andersen“, tilpligtet at betale for Citantens foranførte Virksomhed et Beløb af 78 Kr. 85 Øre med Renter 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 7/3 06 og Sagens Omkostninger.

Da Søloven, efter hvilken Citanten er forhyret, i § 96 kun hjemler Ret til Overarbejdspenge ved Arbejde paa Søndage eller Hjemlandets Helligdage, da Citantens ommeldte Virksomhed med en enkelt Undtagelse kun er foregaaet paa Hverdage, og da han heller ikke har kunnet paavise anden Hjemmel for, at der skulde være tillagt ham Ret til særligt Vederlag herfor, hvad tvertimod efter det foreliggende maa have Formodningen mod sig, vil Indstævnte efter sin Paastand kun være at dømme til Betaling af et Beløb af 2 Kr. 49 Øre for Citantens Arbejde paa en Helligdag, med Hensyn til hvilket Beløb Indstævnte allerede ved Sagens Begyndelse har gjort lovligt Tilbud, hvorfor der heller ikke vil kunne tilkendes Citanten Renter heraf. Sagens Omkostninger findes Citanten at burde tilsvare Indstævnte med 10 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, fhv. Skibsprovianteringshandler H. P. Svarrer som korresponderende Rheder for Dampskibet „F. C. Andersen“, bør til Citanten, Styrmand N. P. Larsen, betale 2 Kr. 49 Øre, men iøvrigt for hans Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Citanten til Indstævnte med 10 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 5	Aargang VII	1906

18.

Norges Høiesteret, den 28 April 1906.

Molde Havnestyre
(Advokat Schiander)

mod

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab
(Advokat Klingenberg).

Spørgsmaal om Fortolkningen af Udtrykket Lystfartøier i *Havnelovens §§ 16 og 29.* Et Fartøi falder ikke ind under denne Betegnelse, naar det ikke udelukkende har været anlagt paa at føre Lystreisende men ogsaa f. Ex. har transporteret Gods eller Passagerer mellem Rutens Endestationer eller til Anløbssteder underveis.

Ved Trondhjems Byfogeds Dom af 13de Januar 1903 er i nærværende Sag saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, bør for Citantskabets, Molde Havnestyres Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger ophæves“.

Ved Trondhjems Overrets Dom af 10 Oktober 1904 er Underrettens Dom stadfæstet under Ophævelse af Processens Omkostninger for Overretten.

Overrettens Dom er af Molde Havnestyre paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellantskabet har nedlagt saadan Paastand:

I. A. Principalt:

1. De af Indstævnte, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, i dets specielle Sommerturistruter Newcastle—Trondhjem og Hamburg—Trondhjem i Aarene 1896—1900 paa nordgaaende anvendte Skibe bliver med Anløb af Molde Havn at anse som Lystfartøier efter Lov om Havne- og Ringevæsen m. v. af 10 Juli 1894 §§ 16 og 29 og pligtige til Betaling af Havnefogedpenge og Tonnageafgift efter de for saadanne Fartøier i disse Lovsteder bestemte Regler.
2. Indstævnte tilpligtes at betale Appellantskabet skyldige Havnefogedpenge for Tiden 1896—1900 med Kr. 201,40 og Tonnageafgift for samme Tidsrum med Kr. 1 855,23, begge Beløb med Renter fra Indkaldelsen 26 Oktober 1900.

B. Subsidiært som under No. 1 og af 2: Paastanden om Kr. 1 855,23 med Renter.

II. Indstævnte tilpligtes at betale Appellantskabet Sagens Omkostninger for alle Retter.

Indstævnte, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, har paastaaet de ergangne Domme stadfæstede og sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henvises til de afsagte Dommes Præmisser. For Høiesteret er fremlagt enkelte nye Bevisligheder, der ikke findes at kunne tillægges nogen væsentlig Betydning.

Høiesteret kommer til samme Resultat som de underordnede Retter. Man finder det ikke nødvendigt at afgjøre, om allerede den Omstændighed, at et Skib, der fører Lystreisende, gaar i regelmæssig Rute, er tilstrækkelig til at udelukke det fra den Kategori af Lystfartøier, der ifølge Havnelovens § 16 har at betale fulde Havnefogedpenge og efter § 29 kan paalægges den der omhandlede Havneafgift. For de Skibes Vedkommende, der af Indstævnte i den Tid, som Sagen angaar, har været anvendt i de her omhandlede Ruter, maa det nemlig ansees paa det rene, at deres Fart ikke

udelukkende har været anlagt paa at føre Lystreisende som faste Passagerer paa en Rundtur, men at Skibene mellem Rutens Endepunkter og ialfald flere Mellemsteder har ført saavel Gods som Passagerer, at de ogsaa paa den Del af Turen, hvorunder de anløber Molde paa Nordgaaende, har udført Godstransport, omend ikke ad den mest direkte Vei til Kristiansund og Trondhjem enkeltvis ogsaa til Molde og at der ikke alene ved Rutens Endepunkt, men ogsaa ved Anløbsstederne, deriblandt Molde, har været Anledning for Passagerer til at forlade Skibet eller komme ombord, idet der har været udstedt Billetter til, fra og mellem de enkelte Anløbssteder. Og Skibene antages da ikke at blive „Lystfartøier" selv i den videre Forstand, hvori Havneloven i §§ 16 og 29 anvender Ordet, derved, at de er udstyrede med saadanne Bekvemmeligheder, som særlig Lystreisende sætter Pris paa, at derfor ogsaa Billetpriserne er høiere end andre Skibes, at Rutérnes væsentligste Formaal, — ialfald forsaavidt angaar Strækningen Bergen—Molde, — er Befordring af Lystreisende, at de paa denne Strækning er lagt specielt med Turisttrafiken for Øie, eller at man af Hensyn til denne har indrettet sig paa regelmæssig at undgaa Losning af Gods paa denne Strækning og underkastet sig Ulemperne ved den langsommere Transport ad Omveie af det til Kristiansund og Trondhjem bestemte Gods.

Processens Omkostninger for Høiesteret findes Appellantskabet at burde erstatte Indstævnte.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Overrettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Molde Havnestyre til Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab 300 — tre Hundrede — Kroner.

19.

Christiania Sjøret, den 10 Mai 1906.

A/S Lægter „Eidbo"s Rederi
(Advokat G. Bugge, Fredriksstad)

mod

D/S „Sicilia"s Rederi, Otto Thoresens Linie
(Advokat Gustav Blom).

Dampskibet „Sicilia" sammenstøder med Dampskibet „Axel", som har Lægter „Eidboe" paa Slæb. „Eidboe" tager saa megen Skade ved Sammenstødet. at den kondemneres, og dens Rederi sagsøger derpaa „Sicilia"s Rederi til Erstatning for Skaden. Sjøretten finder, at Feil baade paa „Sicilia"s og „Axel"s Side er Skyld i Sammenstødet, og at hver faar bære sin egen Skade, hvoraf Følgen antages at være, at den „Eidboe" tilføiede Skade bliver „Sicilia"s Rederi uvedkommende.

Den 16 November 1904 ca. Kl. $6^{1}/_{4}$ Morgen fandt der i Drammensfjorden et Sammenstød Sted mellem Dampskibet „Sicilia" af Kristiania og Bugserbaaden „Axel", slæbende den trælastede Lægter „Eidboe" af Fredriksstad, idet de to Dampskibe først stødte sammen og som Følge deraf „Eidboe" derefter tørnede mod „Sicilia"s Bagbord Side med den Følge, at Lægterens Baug knustes og Lægteren fyldtes af Vand. Lægteren blev derpaa flydende paa Lasten bugseret tilbage til Drammen, hvor Dækslasten blev losset over i en anden Lægter, og senere med den øvrige Last inde bugseret til Bestemmelsesstedet Fredriksstad. Den 4 Januar 1905 afholdtes der i Fredriksstad Sjøretsbesigtigelse over „Eidboe". Retten ansatte den i beskadiget Stand til Kr. 500,00, medens dens Værdi før Sammenstødet ansattes til Kr. 2 000,00; hvorhos Retten erklærede den ikke være Istandsættelse værd.

Lægter „Eidboe"s Rederi, Aktieselskabet Lægter „Eidboe" af Fredriksstad, der antager, at Dampskibet „Sicilia" bærer Skylden for Sammenstødet, har nu — under Forbehold om eventuelt at gjøre Ansvar gjældende mod Bugserbaaden „Axel"s Rederi — ved Sjøretsstævning af 22 Marts 1905 anlagt nærværende Sjøretssag mod Dampskibet „Sicilia"s Rederi, Otto Thoresens Linie, til Indtale af Erstatning for den Skade, som ved Sammenstødet tilføiedes Lægteren, samt for de øvrige Udgifter, som i Anledning af samme

paaførtes Citantskabet og som under Sagen er angivet til Kr. 586,76. Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, har Citantskabet nedlagt saadan Paastand:

1) At Indstævnte, Otto Thoresens Linie, som Eier af Dampskibet „Sicilia" tilpligtes at erstatte Citantskabet al den dette ved Kollisionen den 16 November 1904 forvoldte Skade, nemlig enten Kr. 2 086,76 eller et Beløb, fastsat ved Sjørettens eller andet lovligt Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, — med lovlige Renter af Erstatningssummen fra Stævningens Udtagelse,
2) at Indstævnte tilpligtes at betale Citantskabet Processens Omkostninger, og
3) at Citantskabet kjendes berettiget til ifølge Sjøpanteret til Fyldestgjørelse af ovennævnte Fordringer med senere paaløbende Omkostninger at bortsælge Dampskibet „Sicilia" ved offentlig Auktion.

Indstævnte bestrider, at „Sicilia" har Skylden for Sammenstødet, og hævder paa sin Side, at Sammenstødet skyldes dels Feil fra „Axel"s Side, for hvilket „Eidboe" paastaaes at være ansvarlig, dels Feil fra „Eidboe"s Side. Indstævnte har derfor ved Stævning af 30 Mai 1905 anlagt Kontrasøgsmaal til Indtale af Erstatning for den Skade, som ved Sammenstødet blev paaført „Sicilia". Efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling har Kontracitantskabet derfor paastaaet sig tilkjendt saadan Erstatning med Reparationsomkostninger Kr. 2 448,98 samt Erstatning for Tidstab i 3 Dage, Kr. 750,00, tilsammen Kr. 3 198,48 med Renter og Sagsomkostninger, samt paastaaet sig frifunden for Hovedcitantskabets Tiltale, Erstatning for Tidstab paastaaes subsidiært fastsat ved Skjøn. For Fordringen gjøres Paastand paa Sjøpanteret.

Hovedcitantskabet har i Kontrasøgsmaalet paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Bugserbaaden „Axel"s Rederi er af Hovedcitantskabet varslet for Processens Skyld, men har ikke afgivet Møde.

Om Begivenhederne er der under „Sicilia"s Sjøforklaring givet følgende Fremstilling:

„Sicilia" afgik fra Kristiania den 16 November Kl. 1 Formiddag bestemt for Drammen. Veiret var sigtbart og stille. Kl. 5 Morgen passeredes Svelvikstrømmen. Passerede Blinda Fyrlygte og styrede op Drammensfjorden med Kurs N. $^{1}/_{2}$ V. og sagte Fart (efter Dok. 1 ad 7 = 4 à 5 Knob). Kl. lidt før 6 Morgen pas-

seredes Sarpevolden og fik Stenbraaten Fyrlygte i Sigte. Samtidig observeredes to blanke Lanterner ret forud, som antoges at være en Bugserbaad. Kapteinen, 2den Styrmand og Lods befandt sig paa Kommandobroen; ligesaa en Matros (3die Vidne) som Udkigsmand. Der gaves strax Bagbord Ror, saa man fik nævnte Lanterner ca. 2 Streger paa B. B. Baug. Strax derefter kom Bugserbaadens grønne Lanterne tilsyne. Der gaves mere Bagbord Ror og et kort Stød i Signalfløiten. Bugserbaadens røde Lanterne blev synlig. Kursen var da N. O. Signaliserede halv Fart (efter Dok. 1 ad 7 — 7 Knob) til Maskinen for hurtigere at komme klar. Efter 1ste Vidnes Forklaring var den grønne Lanterne synlig „et Minut eller mindre“, den røde Lanterne ligeledes synlig ca. et Minut. Roret laa fremdeles Bagbord. Derpaa kom paany Bugserbaadens grønne Lanterne tilsyne. Da Sammenstød nu syntes uundgaaelig, kommanderedes fuld Fart agterover. Derpaa stødte Bugserbaadens Styrbord Baug mod „Sicilia“s Bagbord Baug og umiddelbart efter stødte den Lægter, som Bugserbaaden havde paa Slæb, med Baugen mod „Sicilia“s Bagbord Side midtskibs. „Sicilia“ laa da i Kurs O. N. O. Efter 1ste Vidnes Forklaring havde „Sicilia“ i Sammenstødsøieblikket Sig forover. Klokken var, da Sammenstødet fandt Sted $6^1/_4$ Formiddag. Ved 7 Tiden om Morgenen kom tyk Taage.

Under Sagen har Kapteinen og Lodsen (som 1ste og 2det Kontravidne i Sessionen $^{29}/_8$ 1905) yderligere forklaret, at det var begyndt at blive noget disigt, da de to Toplanterner kom tilsyne. Da Bugserbaadens grønne Lanterne blev synlig, indsaa man, at Afstanden mellem Fartøierne var mindre end tidligere antaget, og at Sammenstød alene kunde undgaaes ved at give mere Bagbord Ror. Overensstemmende hermed har 2den Styrmand og en Matros forklaret sig under Thingsvidne i Kristianssund $^{11}/_8$ 1905. Disse Vidner tillægger, at de først alene saa den ene Toplanterne.

Om den Tid, der hengik fra det Øieblik, da „Axel“s Lanterne kom tilsyne, og indtil Sammenstødet, forklarer Lodsen (1ste Vidne), at Afstanden var ca. $^1/_4$ Mil, hvilket svarer til ca. 10 Minutter i Tid, 2den Styrmand (2det Vidne) angiver Tiden til 5 à 6 Minutter, medens 3die Vidne under Sjøforklaringen angiver den til ca. 10 Minutter, men ved Thingsvidnet i Kristianssund erklærer dette for at være for langt ansat. Vedkommende Maskinist (5te Vidne) forklarer, at der blev kommanderet mere Fart forover ca. 4 Minutter før Sammenstødet, og at der henimod 2 Minutter bagefter blev kommanderet fuld Fart agterover. I en

senere Erklæring, Dok. 3 ad 8, bemærker han dog, at han ikke konfererede med Uhret, og at det derfor er muligt, at de nævnte Tidsangivelser er for lange.

Under „Axel"s Sjøforklaring er der givet følgende Fremstilling:

„Axel" afgik Kl. 5 Morgen fra Gjelhus med Lægter „Eidboe" paa Slæb. Veiret var sigtbart og stille, men mørkt. Styrede ud Drammensfjorden med Kurs S. S. O. — 4 à 5 Mils Fart. Kl. 6 og 5 Minutter passeredes Sandtangen Fyr ca. $^1/_2$ Kvartmil af eller mere. 5 Minutter efter forandredes Kursen til S. t. O. Der saaes da en blank Lanterne 2 à 3 Streger paa Styrbord Baug. (Kapteinen havde forøvrigt seet Lanternen allerede før Kursforandringen). Kapteinen stod udenfor Styrehuset, Dæksmanden til Rors og Fyrbøderen ved Siden af Kapteinen. Strax efter saaes 2 blanke Toplanterner og man forstod, at det var en større Baad med Toplanternerne paa hver Top. Ca. 4 Minutter før Sammenstødet saaes Dampbaadens røde Lanterne lidt forlig af tværs paa Styrbord Side. 3die Vidne Lægterføreren, der først saa „Sicilia"s røde Lanterne umiddelbart før Sammenstødet, forklarer ligeledes, at de to Toplanterner først havdes $2^1/_2$ à 3 Streger paa Styrbord Baug og senere kom mere og mere tværs. Dampbaaden nærmede sig nu hurtig og umiddelbart før Sammenstødet giver den et Stød i Signalfløiten. „Axel" havde den hele Tid fortsat sin Kurs uforandret, men da Sammenstød var uundgaaelig, lagdes Roret haardt for Styrbord for saa meget som muligt at afværge Stødet.

Angaaende Tidslængden fra Toplanternernes Tilsynekomst til Sammenstødet angiver 1ste Vidne 10 Minutter, 2det Vidne 15 à 20 Minutter.

Det bemærkes, at „Axel"s Kaptein, efterat Sandtangen Fyr var passeret, var 2 à 3 Minutter nede i Kahytten for at se paa Kursen.

Under Sagen er der fremlagt Udskrift af Vidneførsel, $^{23}/_{11}$ og $^{14}/_{12}$ 1905 i en af „Sicilia" mod „Axel" ved Fredriksstad Sjøret anlagt Sag. Under de Forklaringer, som her afgaves fra „Axel"s og „Eidboe"s Side, er det (i Strid med Oplysningerne under Sjøforklaringen) anført, at „Sicilia"s røde Lanterne først observeredes, da „Axel" havde „Sicilia" lige indpaa sig, saaledes at Sammenstød da var uundgaaelig. Naar „Sicilia"s Sidelanterner ikke tidligere saaes, forklares Grunden at være, at der stod et Lyshav omkring „Sicilia", som er et Passagerskib. Videre forklarer Vidnerne, at „Axel" den hele Tid havde „Sicilia" paa Styrbord Side, hvorfor Vidnerne finder det muligt, at man paa „Sicilia" har kunnet

se „Axel“s røde Lanterne. Fremdeles at det var sigtbart Veir, dengang Sammenstødet indtraf (ikke disigt), og at Taagen først kom senere.

Det er fra Parternes Side gjensidig reist forskjellige Ankeposter mod den anden. Fra Hovedcitantskabets Side betegnes det som Feil fra „Sicilia“s Side:

1) at den forandrede Kurs Styrbord hen efter at have faaet seet „Axel“s blanke Lanterner,
2) at den ikke signaliserede denne Manøvre med Dampfløiten, og
3) at den gav mere Bagbord Ror og mere Fart, da den fik se „Axel“s grønne Sidelanterne.

Kontracitantskabet har paa sin Side resumeret sine Anførsler derhen, at der foreligger følgende Feil og Overtrædelser af Styringsplakaten fra „Axel“s Side:

1) Den har ikke holdt Udkig (§ 29).
2) Den har ikke styret af Veien, uagtet den havde Vigepligten (§ 19).
3) Den har, da den tilslut gav Ror, lagt dette den gale Vei (§ 22).
4) Den har ikke signaliseret denne Manøvre (§ 28).
5) Den har ikke efterfulgt Paabudet i § 23 — at mindske Fart eller stoppe.
6) Det er endvidere overveiende sandsynligt, at „Axel“ ikke har havt Lanterner af foreskreven Lysstyrke.

For alle disse Feil paastaaes „Eidboe“ — som Herre over sin Bugserbaad at være ansvarlig.

Endelig fremholdes, at „Eidboe“ selv ikke førte foreskrevne Lanterner, idet „Eidboe“ nemlig ikke førte Sidelanterner, men alene en blank Lanterne staaende paa Dækslasten.

Foreløbig bemærkes, at uagtet „Axel“ ikke formelt er Part i nærværende Sag, kan man ikke undgaa at komme ind paa en Bedømmelse ogsaa af dennes Forhold, men selvfølgelig har Afgjørelsen kun Betydning for nærværende Sags Parter.

Angaaende „Sicilia“s Forhold bemærkes:

Det kan efter min Mening ikke betragtes som nogen Feil, at „Sicilia“ ved Tilsynekomsten af „Axel“s Toplanterner besluttede sig til at styre Styrbord hen og derfor gav Bagbord Ror. Afstanden mellem Fartøierne var dengang fremdeles saa stor, at det maatte staa „Sicilia“ frit for at vælge, hvilken Kurs den fandt det rigtigst at styre. Da kun „Axel“s Toplanterner var synlige, kan formentlig Reglen i Styringsplakatens § 21 heller ikke paaberaabes imod „Sicilia“. Det kan ogsaa være et Spørgsmaal, om

Farvandet her er saa trangt at Plakatens § 25 direkte kommer til Anvendelse. Men ialfald synes det i sig selv at være en naturlig Manøvre, at „Sicilia" forandrer Kursen Styrbord hen for at give det mødende Fartøi, der med rette forudsattes at være paa Fart udover Fjorden, bedre Adgang til at passere paa Bagbord Side.

Af de anførte Grunde kan jeg særlig i Betragtning af, at „Sicilia" dengang kun saa „Axel"s Toplanterner heller ikke betragte det som en *Feil*, at „Sicilia" undlod at signalisere Kursforandringen med Dampfløiten. Dette vilde muligens have været det forsigtigste, men paa den anden Side maatte „Sicilia" været berettiget til at gaa ud fra, at det mødende Fartøi blev opmærksom paa den Kurs, „Sicilia" lagde sig i, og tog behørigt Hensyn til samme. Hertil var der jo god Tid og Anledning.

Derimod maa jeg betragte det som en Feil fra „Sicilia"s Side, at den gav mere Bagbord Ror og forcerede Farten, dengang „Axel"s grønne Lanterne blev synlig. Hvor stor Afstanden mellem Fartøierne da var, kan vistnok være endel uklart efter de modstridende Forklaringer, som foreligger henholdsvis fra „Sicilia"s og „Axel"s Side. Men Afstanden har endog efter „Sicilia"s egen Sjøforklaring været større, end at der maatte antages at foreligge Fare for Sammenstød, og da burde „Sicilia" ikke have forsøgt paa at passere forenom „Axel", men efter de forhaandenværende Omstændigheder have stoppet og bakket (§ 22 og § 23 jvr. § 21 Anm. og § 27). Det er sandsynligt, at Sammenstødet da vilde være undgaaet.

Paa den anden Side antages der ogsaa at foreligge Feil paa „Axel"s Side. Jeg lægger her ikke nogen særlig Vægt paa, at „Axel" i sidste Øieblik gav Styrbord Ror, da dette synes at have været en rimelig Manøvre for at formindske Stødets Voldsomhed. Heller ikke paa, at „Axel" undlod at signalisere denne Manøvre. Dels synes det at have været knap Tid hertil og dels kan denne Undladelse neppe antages at have havt nogen Betydning. Af Hensyn til „Eidboe", som havdes paa Slæb, kan det ogsaa forklares, at „Axel" maatte give Styrbord Ror fremfor at stoppe og bakke. Nogen Oplysning om, at der var nogen Mangel ved „Axel"s Lanterner, foreligger heller ikke. Fra Besætningen paa „Axel" er det tværtimod forklaret, at Lanternerne var i fuld Orden.

Afgjørende maa det derimod være, at „Axel" helt til sidste Øieblik holdt sin Kurs uden at foretage noget for at undgaa „Sicilia". „Axel" havde „Sicilia" paa Styrbord Baug og havde følgelig efter § 19 Vigepligten. Efter § 22 skulde „Axel" da ogsaa — om

muligt — undgaa at gaa forenom „Sicilia“, og denne Bestemmelse har her skjærpet Vægt af den Grund, at „Axel“ havde „Eidboe“ paa Slæb. „Axel“ havde af de nævnte Grunde dobbelt Opfordring til at holde ordentlig Udkig og komme paa det rene med „Sicilia“s Kurs for derefter at tage de Forholdsregler, som Situationen krævede. Det synes tvivlsomt, om der paa „Axel“ er holdt tilstrækkelig Udkig hertil. Hvis saa havde været Tilfældet, maa man med Kontracitantskabet betragte det som besynderligt, at „Axel“ holdt sin Kurs uforandret saa længe som skeet. Det sidste maa ialfald betragtes som en grov Feil, hvis „Axel“ havde seet „Sicilia“s røde Lanterne saa tidligt som 4 Minutter før Sammenstødet, saaledes som oprindelig under Sjøforklaringen anført. Som allerede foran nævnt, er Forklaringen i dette Punkt senere forandret. Det kan være tvivlsomt, hvilken Vægt denne Forandring i Fremstillingen bør tillægges, og hertil kommer, at „Sicilia“s Kurs vel ogsaa maatte fremgaa af Vinkelen mellem de to Toplanterner, idet den agterste Lanterne efter Plakatens § 2 i. f. er den høieste. Da „Axel“ havde Vigepligten og da „Axel“ desuagtet intet har gjort for at styre afveien, maa under enhver Omstændighed Sammenstødet i første Række lægges denne Baad tillast.

Ligeoverfor den specielt mod „Eidboe“ rettede Anke, at den ikke førte de lovbefalede Lanterner, har Hovedcitantskabet hævdet, at en Lægter ikke er noget lanternepligtigt Fartøi i Sjøfartslovens- eller Styringsplakatens Forstand. Da Styringsplakaten ingen Undtagelse gjør, kan denne Opfatning neppe gives Medhold, men forøvrigt antages Spørgsmaalet ikke at være af nogen større Betydning for Sagens Afgjørelse, da Lægterens manglende Lanterneføring efter de foreliggende Oplysninger ikke kan antages at have havt nogen Indflydelse paa „Sicilia“s Manøvrering.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at der maa siges at foreligge Feil paa begge Sider, og den rimeligste Konsekvens deraf synes efter Omstændighederne at være den, at hver Part bærer sin Skade. Med Hensyn til Forholdet mellem „Eidboe“ og „Sicilia“ antages dette at burde lede til, at ligesom „Sicilia“ ikke kan forlange af „Eidboe“ Erstatning for nogen Del af den „Sicilia“ paaførte Skade, saaledes antages omvendt den „Eidboe“ paaførte Skade at maatte være „Sicilia“ uvedkommende. Det under Sagen omhandlede Spørgsmaal, hvorvidt „Eidboe“ overfor „Sicilia“ har noget Ansvar for Bugserbaadens Feil, behøver jeg efter dette ikke at

gaa nærmere ind paa. Forholdet mellem „Eidboe" og „Axel" ligger udenfor nærværende Sag.

I Henhold til det Anførte vil Parterne gjensidig være at frifinde for hinandens Tiltale. Sagsomkostningerne antages at burde ophæves.

De fornødne foreløbige Konferencer med Sjøretsmedlemmerne har hindret en tidligere Expedition af Sagen.

Thi konkluderes:

Kontracitantskabet, Dampskibet „Sicilia"s Rederi, Otto Thoresens Linie og Hovedcitantskabet, Lægter „Eidboe"s Rederi, Aktieselskabet „Eidboe", bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagsomkostningerne i Hoved- og Kontraspørgsmaalet ophæves.

5—5—1906. *M. C. Backer.*

Enig:

8—5—1906. *H. F. Schetelig.*

Enig i Domsresultatet, men kan dog ikke godkjende det af Førstvoterende udtalte angaaende „Sicilia"s første Rorforandring, idet jeg mener, at denne Manøvre, ifølge § 28 i Styringsreglerne, burde være tilkjendegivet ved Signal.

Christiania den 9 Mai 1906.

O. M. Larsen.

20.

Danmarks Højesteret, den 9 April 1906.

Enken efter Jan Jansen og Lendeman Jansen og sidstnævntes 4 Børn af Svinør i Norge

(Højesteretssagfører Lunn)

mod

Dampskibsselskabet „Danmark" ved dets korresponderende Rheder, Firmaet Th. Sonne & Co.

(Højesteretssagfører Asmussen).

Den i Samlingens Aargang VI som No. 27 (Side 135) optagne Dom angaaende Ansvar for Tab af Menneskeliv, afsagt af Sø- og Handelsretten i København, stadfæstes af Højesteret.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, og idet de Højesteret forelagte nye Oplysninger ikke kunne føre til et andet Resultat end i Dommen antaget, vil Dommen efter Indstævntes Paastand være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret findes efter Omstændighederne at kunne ophæves, hvorefter det Salær, som tilkommer Appellanternes beskikkede Sagfører for Højesteret, bliver at udrede af det offentlige.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret ophæves. Til Justitskassen betaler Appellanterne 2 Kroner.

I Salarium for Højesteret tillægges der Højesteretssagfører Lunn 120 Kroner af det offentlige.

21.

Bergens Sjøret, den 20 April 1906.

Karl Petersen
(Sagfører O. Friele)

mod

D/S „Tordenskjold"s Rederi
(Advokat O. Heidenreich).

En Ladning Hø udleveres til Kjøberne uden at disse præsenterer Konnossement. Efter Udleveringen refuserer Kjøberne Varen og Afskiberen (Sælgeren) sagsøger Rederiet til Erstatning for det Tab, der var ham paaført ved den uretmæssige Udlevering. Rederiet frifindes imidlertid, da det efter fremkomne Bevisligheder, maa ansees at være paa det rene, at Sælgerens Tab vilde være blevet ganske det samme, selvom den uretmæssige Udlevering ikke havde fundet Sted.

Citanten, Karl Petersen, har anlagt nærværende Sjøretssag mod D/s „Tordenskjold"s Rederi ved Rasmus F. Olsen i Henhold til Sjøretsstævning af 17 Februar 1904, hvoraf hidsættes følgende:

Høsten 1902 solgte Kjøbmand Karl Petersen, Grenau i Danmark til Firmaet Gram & Meyer, Larvik, et Parti Hø paa nærmere aftalte Betingelser. Kjøberen skulde acceptere mod Konnossement. D/s „Tordenskjold" af Bergen, Disponent Rasmus F. Olsen, fragtedes til at føre det første Parti af Høet, og udstedtes der 3 ligelydende Konnossementer, lydende paa Udlevering til Ordre i Kristiania. Ved Ankomsten til Kristiania udleverede Skibets Kaptein Lasten til Gram & Meyer uden at disse præsenterede Konnossement, der sammen med Trattaen af Petersen var sendt Firmaet til Accept gjennem stedlig Bank. Efter endt Udlosning refuserede Gram & Meyer Høet og nægtede at acceptere Trattaen.

Efter en Del Korrespondance blev Petersen, som hævdede, at Refuseringen var uberettiget og at mulig Skade var tilføiet ombord, nødsaget til at lade Lasten sælge, idet han var hindret fra at disponere den andetsteds, hvad der jo ogsaa vilde medføre store Omkostninger.

Før Salg fandt Sted havde han imidlertid underrettet Rederiet om, at han ansaa det ansvarlig for alt lidt Tab grundet den

ulovlige Udlevering af Ladningen, hvorhos han opfordrede det til at varetage sit Tarv under Salget.

Ved Salget led Petersen et direkte Tab af Kr. 675,58 foruden Udlæg til Telegrammer, Sagførerhjælp o. s. v. Men hertil kom ogsaa, at han, medens Forhandlingerne stod paa, kunde have disponeret og solgt Parti No. 2 af det til Gram & Meyer solgte Hø med betydelig Avance, da Priserne var høie; men heri var han hindret, saalænge ikke Spørgsmaalet om Parti No. 1 var ordnet.

Hr. Petersen mener, at Rederiet maa være ansvarlig for alt hans Tab, idet alt vilde være undgaaet, hvis Kapteinen havde ventet med Udlevering, indtil Gram & Meyer havde præsenteret Konnossement, hvad de jo først kunde gjøre efter at have accepteret Trattaen.

Citantens Paastand gaar ud paa, at Indstævnte tilpligtes at betale Citanten Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd paa Indstævntes Bekostning for alt det Tab, Citanten havde lidt ved at D/S „Tordenskjold“s Kaptein udleverede Skibets Last til Gram & Meyer, førend disse havde accepteret Trattaen og faaet Konnossementet, — med Renter af Skjønsbeløbet og Sagsomkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Det maa under Sagen ved 1ste og 2det Thingsvidnes (Varemodtagernes) Prov ansees bragt paa det rene, at omhandlede Vareparti ved Skibets Ankomst til Kristiania af Kapteinen blev stillet til D'Herrer Gram & Meyer's Disposition, uden at nævnte Modtagere af Lasten havde præsenteret Konnossement, og uden at Citantens Samtykke hertil paa Forhaand var indhentet.

At der herved fra Indstævntes Side er gaaet udenfor Sjøfartslovens Forskrift om Godsets Udlevering til den, der melder sig med saadant Exemplar af Konnossementet, som efter § 134 berettiger ham til at fordre Godset udleveret, maa være ubestrideligt.

Spørgsmaalet bliver da, om der kan siges at foreligge saadan Aarsagsforbindelse mellem den fra Citantskabets Side paastaaede Skade af Varens Udlevering, at Indstævnte kan gjøres ansvarlig for Skaden.

I saa Henseende er at bemærke, at det efter de to forannævnte Vidners Prov maa ansees bevist, at det ikke forholder sig saaledes som af Citanten hævdet, at Partiet var solgt under Betingelse: Accept mod Konnossement, og det fremgaar videre af samme Vidners Prov, at Modtagerne ikke under nogen Omstændighed vilde have accepteret for at faa Konnossementet udleveret.

Hermed bortfalder imidlertid saavide skjønnes, Grundlaget for Citantens Hovedtanke mod Indstævnte, nemlig at Tabet vilde være undgaaet, hvis Kapteinen havde ventet med Udlevering, indtil Gram & Meyer havde præsenteret Konnossementet. Forudsætningen for dette Ræsonnement maa nemlig, saavidt skjønnes være at Gram & Meyer, hvis de ikke havde erholdt Partiet til Disposition uden Konnossement, vilde have gaaet ind paa at acceptere, for at faa Konnossementet og derigjennem Varen udleveret.

Kan imidlertid saaledes Indstævnte ikke gjøres ansvarlig for, at Gram & Meyer nægtede at acceptere og for Følgerne heraf, saa skjønnes ikke rettere, end at Aarsagsforbindelsen mellem Citantens Tab og den stedfundne Udlevering mangler. Et af to maatte nemlig, saavidt skjønnes, have indtruffet, naar Gram & Meyer vægrede sig ved at acceptere Trattaen: *Enten* at Citanten havde samtykket i Konnossementets Udlevering til Gram & Meyer uden Accept, i hvilket Tilfælde Situationen vilde være bleven ganske den samme som in casu; *eller* at Citanten havde nægtet Udlevering og selv overtaget Dispositionen over Partiet, hvorved imidlertid Situationen i Virkeligheden, saavidt skjønnes, være bleven den samme, som om Gram & Meyer havde refuseret Partiet.

Naar det fra Citantens Side har været antydet (se Dok. 22), at Lasten, om den var bleven ombord, strax kunde være bleven dirigeret til en anden Havn, saa gjælder denne Bemærkning som det vil sees ikke specielt Udleveringen af Varen, men selve den stedfundne Udlosning. Til at begynde Oplosning af Varen paa Havnevæsenets Pakhus, før Konnossementet blev præsenteret, kunde Indstævnte imidlertid ikke ansees uberettiget, saa meget mindre, som det var fuldt paa det rene, at Ladningen skulde leveres til Gram & Meyer.

Citanten har i sin Procedure ogsaa optaget Spørgsmaalet om ikke Høets Beskadigelse maa tilskrives Skibet og har specielt fæstet sig ved, at „Tordenskjold"s Kaptein har undladt at afholde Besigtigelsesforretning overensstemmende med Sjøfartslovens § 42. Da Citantens Paastand imidlertid alene omfatter Skadeserstatning for Følgerne af Lastens *Udlevering*, hvortil som Følge heraf Forligsmægling i Sagen har været begrænset, vil der allerede af denne Grund ikke kunne tages Hensyn til denne Del af Citantens Procedure.

Indstævnte vil i Henhold til det Foranførte blive at frifinde, idet dog Sagens Omkostninger efter Omstændighederne findes at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, D/s „Tordenskjold"s Rederi, bør for Citanten, Karl Petersens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Ludvig Dahl.

Enige:

O. O. Bergh. *H. J. Engelsen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 6	Aargang VII	1906

22.

Norges Høiesteret, den 5 Mai 1906.

„Thyra"s Rederi
(Advokat Per Rygh)

mod

Stavanger Støberi og Dok
(Advokat H. A. Knudtzon).

En Garantimaskinist er at anse som værende udelukkende i Rederiets Tjeneste ombord, selvom han er ansat af Værkstedet, og dette kan derfor ikke antages at have Ansvaret for Følgerne af Feil eller Forsømmelse i Tjeneste ombord fra Garantimaskinistens Side.

Assessor *V. Scheel:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Stavanger Sjørets Dom af 28 Juli 1904, ved hvilken der blev kjendt saaledes for Ret:

„Stavanger Støberi og Dok, bør for Dampskibsselskabet „Thyra"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er af „Thyra“s Rederi ved Stævning af 9 September 1904 paaanket til Høiesteret, hvor Appellantskabet har nedlagt saadan Paastand:

„At Indstævnte tilpligtes til Appellantskabet at betale

Principalt: Kr. 38 771,50.

Subsidiært I: Erstatning efter Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, for ethvert Tab og enhver Udgift, der er Appellantskabet paaført ved den Natten 27—28 Januar 1902 paa „Thyra“ indtrufne Kjedelbeskadigelse.

Susbidiært II: Kr. 15 669,74.

Subsidiært III: Erstatning efter Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning, for enhver Appellantskabet paaført Udgift til Udbedring af den om Natten 27—28 Januar 1902 paa „Thyra“ indtrufne Kjedelbeskadigelse, i alle Tilfælde med Fradrag af Kr. 543,00, men med Tillæg af lovlig Rente af det udkomne Beløb fra 23 Juni 1902 og til Betaling sker, samt

at Indstævnte tilpligtes til Appellantskabet at betale Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Indstævnte har paastaaet Sjøretsdommen stadfæstet og sig hos Appellantskabet tilkjendt Sagsomkostninger for Høiesteret.

Under Proceduren for Høiesteret har den for Rederiet mødende Advokat udtrykkelig udtalt, at hans Part ikke ønsker at procedere paa, at der fra Værkstedets Side har været udvist nogen *culpa in eligendo* ved Ansættelsen af Garantimaskinisten, 1ste Vidne, Wathne.

Jeg er i Sagen kommet til samme Resultat som Sjøretten og kan i det Væsentlige tiltræde dens Begrundelse. Jeg finder, at Appellantskabet bør betale Sagens Omkostninger for Høiesteret.

I Henhold hertil voterer jeg for saadan

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler „Thyra“s Rederi til Stavanger Støberi og Dok 500 — fem Hundrede — Kroner.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Jeg skal bemærke, at det maaske kan stille sig noget tvivlsomt, om nærværende Sag med Rette er gjort til Gjenstand for Sjøretsbehandling. Da der imidlertid ingen Indsigelse fra ved-

kommende Parts Side er nedlagt, antager jeg, at der ikke er Føie til nogen Afvisning *ex officio*, idet Tilfældet visselig maa erkjendes at ligge paa Grænsen, og man i Retspraxis aldrig i saadanne Tilfælde har fundet det nødvendigt til det yderste at tolke Spørgsmaalet om Anvendeligheden af Sjøfartslovens § 312 strikte efter Lovstedets Ord.

Hvad Sagens Realitet angaar, vil jeg ikke benægte Muligheden af, at der kan tænkes Tilfælde, hvor vedkommende Værksteds og Rederis Interesser er saa kontrære, at ikke en og samme Mand fornuftigvis kan antages at skulle repræsentere dem begge. Men saadan som Omstændighederne foreligger i nærværende Sag, mener jeg med Førstvoterende og Sjøretten, at Garantimaskinisten, samtidig med at han varetager Værkstedets Interesse, med Rette maa siges at være *Skibets Tjener*, og at der da ikke kan gjælde andre Regler for hans Vedkommende end for Mandskabet ellers med Hensyn til det Ansvar, der kan opstaa af hans Handlinger. At der i og for sig ikke er noget selvmodsigende i, at vedkommende Maskinist *ansættes* af Værkstedet, men *lønnes* af Rederiet og dog ansees for at være Rederiets Tjener, viser sig bedst deraf, at som dokumenteret er der i mange Kontrakter, hvor den samme Klausul forekommer som den under Sagen paaberaabte, udtrykkelig udtalt, at Værkstedet intet Ansvar skal have for Garantimaskinistens Delikter. Spørgsmaalet er under nærværende Sag følgelig: Naar Udtalelse om Værkstedets Stilling til Garantimaskinisten ikke *udtrykkelig* er indtaget i Kontrakten, hvad skal da gjælde *stiltiende*. Og med Hensyn til den stiltiende Forstaaelse af Kontraktsforholdet mener jeg, som jeg har nævnt, at Sjørettens Opfatning er den korrekte.

Extraordinær Assessor, Statsadvokat *Urbye:* Jeg er enig med Førstvoterende.

I Anledning af det af Tredievoterende bemærkede om, at Sagen maaske ikke burde været behandlet ved Sjøret, udtales alene, at efter min Opfatning hører Sagen hjemme for Sjøret.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg er enig med Førstvoterende og tiltræder Fjerdevoterendes Bemærkning angaaende Sagsbehandlingen.

Extraord. Assessor, Lagmand *Thinn:* Jeg er enig med Førstvoterende, idet jeg derhos tiltræder Hr. Assessor Mejdells Bemærkninger, forsaavidt angaar Spørgsmaalet om Sagens Behandling ved Sjøret.

Assessor *Reimers:* Jeg er ligeledes enig med Førstvoterende.

Med Hensyn til det af Hr. Assessor Mejdell nævnte processuelle Spørgsmaal vil jeg udtale, at jeg finder det tvivlsomt, om

nærværende Sag rettelig henhører under Behandling ved Sjøret. Da imidlertid Afvisning ikke er paastaaet, og da — som ogsaa af Hr. Assessor Mejdell bemærket — Spørgsmaalet i ethvert Fald maa siges at ligge paa Grænsen, finder jeg i Overensstemmelse med, hvad der tidligere i lignende Tilfælde er skeet, ikke Grund til nærmere at indgaa paa Spørgsmaalet, idet jeg i ethvert Fald finder, at den benyttede Sagsbehandling, som Sagen foreligger, maa kunne passere.

Assessor *V. Scheel:* Jeg vil tillægge til min Begrundelse. at jeg ikke finder det tvivlsomt, at Sagen rettelig er behandlet ved Sjøret.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Heri enig.

Høiesteretsdom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

I 1901 byggede Stavanger Støberi og Dok for S/S „Thyra"s Rederi Dampskibet „Thyra" og ved Skibets Overtagelse af Rederiet ansatte Støberi og Dok som sædvanlig Garantimaskinist ombord, hvortil blev antaget Maskinist Wathne, der er afhørt under denne Sag som 1ste Hovedvidne.

I Kontrakten mellem „Thyra"s Rederi og Støberi og Dok er der indtaget saadan Klausul angaaende Støberiets Garanti:

„Værkstedet garanterer Maskineri og Kjedler i 6 Maaneder fra Afleveringen og reparerer i denne Tid enhver Skade paa samme, der bevislig er foraarsaget ved daarligt Arbeide eller daarligt Material. Skade paa Skrog ligesom ethvert Tab ved Tidsspilde eller lignende, som saadan Maskinskade maatte foraarsage, erstatter Værkstedet ikke. Garantimaskinist ansættes af Værkstedet. men betales af Rederiet".

Den 27 Januar 1902 om Aftenen medens „Thyra" laa i Cardiff, aabnede Garantimaskinisten Skibets Bundkran og lod den blive staaende aaben samtidig som han ved en af Fyrbøderne lod 2den Maskinist paalægge at begynde at fyre op under Kjedlen Kl. $4^1/_2$ om Morgenen. Dette blev ogsaa udført af 2den Maskinist, men da Kjedlen som Følge af, at Bundkranen blev staaende aaben. blev læns for Vand, blev den forbrændt, og dette resulterede i en betydelig Reparation af samme.

„Thyra"s Rederi, der formener, at Ansvaret for den forvoldte Skade paahviler Stavanger Støberi og Dok, har derefter anlagt nærværende Sjøretssag og nedlagt saadan

Paastand:

Principaliter, at Indstævnte tilpligtes at betale den samlede direkte og indirekte forvoldte Skade med Kr. 38 771,50 med Renter og Sagsomkostninger, subsidiært, at Indstævnte tilpligtes at udrede

a) £ 219. 14. 4 i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden,

b) alle øvrige Udgifter til Udbedring af „Thyra"s Skade i Cardiff ved Skjøn paa Indstævntes Bekostning,

c) ethvert „Thyra"s Rederi forøvrigt ved nævnte Begivenhed forvoldt Tab eller Skade ved Skjøn paa Indstævntes Bekostning og alt med Renter fra Sagens Berammelse samt Sagens Omkostninger.

Citantskabet har til Støtte for sine Paastande anført, at det er paa det Rene, at Garantimaskinisten ved heromhandlede Anledning aabnede Bundkranen, hvorved Kjedlen tømtes og blev forbrændt.

Af 2 Grunde holder Citantskabet Værkstedet ansvarlig for denne Skade, principaliter fordi Ulykken er foraarsaget ved Uagtsomhed af den af Værkstedet ansatte Garantimaskinist, subsidiært, fordi om Uagtsomhed som nævnt ikke antages at foreligge, Ulykken skyldes Mangler ved det af Værkstedet leverede Arbeide.

Med Hensyn til sin Paastand om, at Ulykken skyldes Garantimaskinistens Uagtsomhed, har Citantskabet anført, at dette maa ansees at være paa det Rene, og at han ikke kan høres med sine Undskyldninger om Træthed eller Ærgrelse. Dobbelt uagtsomt finder Citantskabet, at Garantimaskinisten har opført sig, idet han havde gjort det til Sædvane at lade Nøglen til Bundkranen staa i istedetfor som forsvarligt og sjømandsmæssigt at tage den af, hver Gang Kranen er stængt, og hans Undskyldning om, at det var 2den Maskinist, der var begyndt hermed, og trods Forbud havde fortsat hermed, kunde heller ikke i denne Anledning hjælpe ham.

Saameget utilbørligere finder Citantskabet, at denne Garantimaskinistens Forhold var, som han kjendte til Nøglens Mangler, paa hvilke han ikke alene var gjort opmærksom af 2den Maskinist men ogsaa af denne var bleven opfordret til at faa disse Mangler rettede, uden at han i den Anledning havde foretaget noget.

At Værkstedet maa være ansvarlig for Garantimaskinistens Handlinger i denne sin Stilling, anser Citantskabet ogsaa utvivlsomt og baserer dette derpaa, at en Garantimaskinist er Værkstedets Tjener, han er i Forholdet mellem Rederiet og Værkstedet „helt Værkstedets Mand". Garantimaskinisten er Rederiet paatvunget af Værkstedet og ansat af dette udelukkende for at varetage Værkstedets Interesse, og i Almindelighed som ogsaa i nærværende Tilfælde er det en af Værkstedets egne Maskinister, som sendes ombord og atter indtager sin Plads paa Værkstedet, naar Garantitiden er forbi.

Deraf følger ogsaa efter Citantskabets Formening, at Værkstedet i Henhold til N. L. 3. 21. 2 har Ansvaret for Garantimaskinistens Handlinger og det endog om de ikke er foretaget af Uagtsomhed.

Vilde Værkstedet have reserveret sig mod at indestaa for Garantimaskinisten, maatte det gjøre Forbehold herom i den Del af Kontrakten, hvori det betinger sig Ret til at ansætte Garantimaskinist. Citantskabet henviser til de Erklæringer, som det har fremlagt fra forskjellige Værksteder, hvori udtales, at et Værksted indestaar for en Garantimaskinists Handlinger som saadan, og til Erklæringer fra Værksteder, som har taget fornødent Forbehold om ikke at ville overtage saadant Ansvar.

Citantskabet har fremlagt følgende Erklæringer og Skrivelser angaaende en Garantimaskinists Forhold til vedkommende Værksted:

1. Extract af Laxvaags Værks Kontrakter.

„Værkstedet er ikke ansvarlig for Maskinistens Forsømmelighed eller Uduelighed".

2. Lignende Erklæring fra Nylands mekaniske Værksted.
3. Skrivelse fra Ingeniør Trumpy om at ved Voldgift blev et Værksted, der havde leveret S/S „Rauma", tilpligtet at betale for Garantimaskinistens Forsømmelighed.
4. Skrivelse fra Maskinmesternes Forening i København om, at den formener, at Garantimaskinistens Uagtsomhed maa ansvares af Værkstedet. I Følgeskrivelse med denne Skrivelse er af S. Laub udtalt, at Firmaet Burmeister & Wain i København er af en anden Mening.
5. Extract af en engelsk Garantiklausul, hvori udtales, at Garantimaskinisten er Rederiets Tjener.

Med Hensyn til Paastanden om at Ulykke iethvert Fald skyldtes den til Bundkranen hørende Nøgle, som efter Citantskabets Paastand var uforsvarlig, har Citantskabet anført, at Nøglen havde følgende Feil: Den var for lang og vanskelig at faa aftaget, hvorfor Garantimaskinisten havde faaet den Uvane at lade den staa i, den var for tynd og svag og den Knast, der viste, om Bundkranen var stængt, var kun tilskruet Nøglen paa dens svageste Punkt og løsnede hurtig, den var ikke forsynet med Haandtag, og derhos var der ingen Krog til at hænge Nøglen i. Efter 2det Vidnes Forklaring var ogsaa Nøglen sprukket 14 Dage efter Afreisen fra Stavanger.

Citantskabet formener nu, at om Nøglen havde været forsvarlig forarbeidet og alt været som det burde, havde Garantimaskinisten ikke faldt i den Fristelse at have faaet til Vane at lade Nøglen staa i, og han havde da ved omhandlede Anledning ikke fundet paa at aabne Kranen, men naar Nøglen var saa daarlig konstrueret, at det var vanskelig at faa den optaget, er dette Værkstedets Feil, og maa dette derfor efter Citantskabets Paastand staa inde for den derved foraarsagede Skade. Ialfald formener Citantskabet, at Nøglens Mangler var den indirekte Aarsag til Ulykken, og at Værkstedet ogsaa for denne maatte være forpligtet til at indestaa.

Citantskabet har ladet afhøre en Del Vidner. Af disse har 1ste Vidne, Garantimaskinisten forklaret, at Bundkranen var af almindelig Konstruktion. Nøglen var lidt ubekvem, idet den burde have været lidt længere eller kortere, og derfor pleiede man i den senere Tid at have den staaende i Kranen, men der var intet til Hinder for Kranens Aabning eller Lukning. Det var vanskelig at faa Nøglen indsat, men ikke at faa den ud. En Spræk i Nøglen kom først efter Ulykken. Knasten var løsnet, men dette hindret ikke Nøglens Brug, da den blev digtet. 2det Vidne, 2den Maskinist ombord, har forklaret, at omhandlede Nøgle havde adskillige Mangler: Den havde Øie, men ikke Haandtag, kunde ikke ophænges, var vanskelig at omdreie, Knasten var kun paaskruet, saa den let løsnede, den til Knasten hørende Skrue stod paa Siden ikke i Centrum.

Vidnet havde under Skibets Bygning gjort Værksmesteren (4de Vidne) opmærksom paa det manglende Haandtag men uden Nytte. Knasten var løsnet, og Vidnet gjorde paa Reisen 1ste Vidne opmærksom herpaa og forlangte en ny Nøgle anskaffet eller Reparation men forgjæves. Det er Vidnets faste Tro, at Ulykken ikke var skeet, om man havde havt en anden Nøgle. Vidnet opdagede 14 Dage, efterat Skibet var gaaet fra Stavanger, at der var Spræk i Nøglen, og at Knasten var løs.

3die Vidne, „Thyra“s Fører, har forklaret, at han aldrig havde seet saa daarlig udstyret Slusenøgle som omhandlede, og at en saadan Bundkranenøgle er meget vigtigere end en Slusenøgle.

4de Vidne, Stavanger Støberi og Doks Værksmester, har forklaret, at han ikke kan erindre, at 2det Vidne havde henvendt sig til ham om Nøglen, men han betvivler dette.

Nøglen var forarbeidet ganske som sædvanlig ved Stavanger Støberi og Dok, dog var der ikke Svingel paa den, da saadan antoges at ville have været iveien.

Indstævnte, Stavanger Støberi og Dok, har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Værkstedet benægter, at der paa nogen Maade kan lægges noget Ansvar paa det for den indtrufne Ulykke ombord i „Thyra“ og henviser til 1ste Vidnes Erklæring og Vidneforklaring om, at Skylden for Ulykken ene og alene skriver sig fra, at Vidnet i et uagtsomt Øieblik aabnede Bundkranen, og at 2det Vidne senere uden at undersøge om Bundkranen var lukket fyrede op under Kjedlen.

Imod Citantskabets Paastand om at et Værksted bærer Ansvaret for en Garantimaskinists Handlinger i denne sin Stilling og at specielt i nærværende Tilfælde Indstævnte bar Ansvaret for den Skade der ved Garantimaskinistens Uagtsomhed forvoldtes „Thyra“, har Indstævnte anført, at naar der af et Værksted er ansat en duelig, forsvarlig Garantimaskinist, er Værkstedet ansvarsfrit for dennes Handlinger.

En Garantimaskinist ansættes for at sikre Værkstedet for at en paalidelig og samvittighedsfuld Mand styrer. Forøvrigt falder Værkstedets og Rederiets Interesse sammen i Garantimaskinisten.

At en Garantimaskinist er Værkstedets Tjener, benægter Indstævnte paa det bestemteste og henviser til, at efterat Garantimaskinisten er antagen, betales han af Rederiet, i hvis Tjeneste han udelukkende staar.

Indstævnte paastaar derfor ogsaa, at N. L. 3 21 2 er ganske uanvendelig i heromhandlede Tilfælde, og at den eneste Garanti, som det har overtaget ligeoverfor Citantskabet, ligger i den Garantiklausul som er indtagen i den mellem dette og Værkstedet oprettede Kontrakt, hvor Værkstedet kun har garanteret for godt Arbeide og gode Materialer. Skulde Ansvaret gaa videre og specielt om det ogsaa skulde omfattet Garantimaskinistens Forhold, maatte dette udtrykkelig have været udtalt i Kontrakten. En Slutning som af Citantskabet paastaaet i modsat Retning, saaledes at Ansvaret ogsaa skulde gjælde Garantimaskinistens Forhold, naar dette ikke udtrykkelig i Kontrakten er indtaget, formener Indstævnte er en aldeles uantagelig Slutning.

At den antagne Garantimaskinist var en dygtig og paalidelig Mand, formener Indstævnte tilstrækkelig er godtgjort derved, at Citantskabet ogsaa efter Ulykken ønskede at beholde ham ombord og af de for ham fremlagte gode Attester.

Med Hensyn til de af Citantskabet fremlagte Erklæringer, der skulde tjene til at godtgjøre, at et Værksted har Ansvar for Garantimaskinistens Forhold, har Indstævnte bemærket, at de er uden al Betydning for nærværende Sag, da ethvert Værksted kan indrette sine Garantidokumenter vedkommende Garantimaskinist efter Ønske, og henviser Indstævnte til de af ham angaaende samme Spørgsmaal fremlagte Erklæringer, som gaar i en anden Retning end Citantskabets Paastand. At slutte derfra, at enkelte Værksteder har fundet

for godt udtrykkelig at fraskrive sig Ansvar for en Garantimaskinists Forhold til at dette ogsaa skulde være nødvendig for andre Værksteder, finder Indstævnte ganske uantageligt. Indstævnte har til Støtte for sin Paastand fremlagt:

Erklæring fra Hasseldalens Jernskibsbyggeri, 1 Exemplar af „Sjøfartstidende“ med Svar paa Spørgsmaal om et Værksteds Ansvar for Garantimaskinist og en engelsk Bygningskontrakt med Extraktoversættelse og vedlagt Skrivelse fra Fevigs Værksted, hvori erklæres, at de benytter denne Kontrakts Bestemmelser og har henvist til, hvad der er oplyst om det store Firma Burmeister & Wains Opfatning af Forholdet til Garantimaskinister, hvilket alt Indstævnte formener godtgjør, at deres Paastand om, at Garantimaskinisten er Rederiets Tjener, og at det intet Ansvar har for hans Forhold, er fuldstændig godtgjort. Forøvrigt har Indstævnte forsøgt at godtgjøre, at 2den Maskinist, 2det Vidne. ved sit Forhold bærer Hovedskylden for Ulykken, og at Ansvaret i ethvert Fald maatte deles mellem 1ste og 2den Maskinist, men herpaa finder Retten det ikke fornødent at indgaa paa.

Angaaende omhandlede Nøgle har Indstævnte anført, at Nøglens Konstruktion intetsomhelst havde med Ulykken at gjøre, da den er forvoldt af 1ste Vidne uafhængig af Nøglens Konstruktion. Indstævnte henviser til 1ste Vidnes Erklæring af 4 Januar 1903, hvori udtales, at der ved Anledningen ingen Vanskelighed var at se, hvorledes han skulde dreie Bundkranen rigtig, og at han tydelig husker, at han saa, at Kranen var stængt. Knasten paa Nøglen var dengang løsnet men ikke løs.

Med Hensyn til Nøglens Konstruktion henviser Indstævnte til, at denne var, som den altid pleier at være ved Fartøier, der arbeides paa Støberi og Dok, og at den var godtaget saavel af Veritas som af Citantskabets egen Maskiningeniør. Den var i fuldt forsvarlig Stand, da Ulykken skeede, Knasten var vistnok noget løsnet, men uden Ulempe for Brugen. Sprækken i Nøglen, som forøvrigt heller ikke generede, var først opstaaet efter Ulykken, hvorom Indstævnte henviser til 1ste Vidnes Forklaring. 2det Vidnes Forklaring om det modsatte har Indstævnte benægtet ligesom i det Hele dette Vidnes Forklaring, forsaavidt den strider mod 1ste Vidnes.

Veritas's Forlangende til heromhandlede Nøgler er kun, at de kun skal kunne aftages, naar Bundkranen er stængt, og omhandlede Nøgle opfyldte denne Fordring.

Indstævnte henviser til, at ved Veritas's Besigtigelse i Cardiff efterat Ulykken havde fundet Sted, blev der heller ingen Bemærkning gjort ved Nøglen, og den blev ogsaa brugt lang Tid efter Ulykken ligefra Januar til Mai uden at nogen Forandring blev gjort med den.

Indstævnte henviser til en fremlagt Erklæring fra Veritas's Besigtigelsesmand i Stavanger, Ingeniør v. d. Lippe, hvori udtaltes, at Nøglen af ham var besigtiget og godkjendt som opfyldende Veritas's Fordringer, ligesaa til Ingeniør Jacobsens Erklæring om, at Nøglen var af sædvanlig Konstruktion fra Støberi og Dok og godkjendt.

Citantskabet har fastholdt sit og anført at selv om Nøglen var godkjendt af Veritas kunde dette ikke fritage Indstævnte for Ansvar, naar det alligevel var godtgjort, at Nøglen var uforsvarlig.

Efter det Resultat, hvortil Retten kommer, finder den ikke at behøve

at indgaa paa Citantskabets Paastand om Omfanget af Indstævntes paastaaede Ansvar og Indstævntes Indsigelse herimod.

Retten skal strax bemærke, at det er fuldt paa det Rene, at den S S „Thyra" ved omhandlede Anledning tilføiede Skade udelukkende skyldes Garantimaskinistens Uagtsomhed, og nogen Diskussion derom og om 2den Maskinists Forhold baade ved denne Anledning og tidligere finder Retten uden Interesse for Sagen.

Det er tilstrækkeligt at henvise til, at Garantimaskinisten selv har erkjendt, at han skruede Bundkranen op, uagtet han saa, at den var stængt, og at han derefter gav 2den Maskinist Ordre til senere paa Natten at fyre op under Kjedlen, og derfra skriver jo den hele Ulykke sig.

At omhandlede Nøgle heri havde nogen direkte eller indirekte Andel kan Retten ikke finde, idet den henviser til, at Nøglen, selv om den var lidt uhensigtsmæssig, dog var fuldt brugelig, og at Garantimaskinisten som ovennævnt har forklaret at Nøglens Konstruktion ingen Indflydelse havde paa hans Aabning af Bundkranen.

At Nøglen var fuldt brugelig viser paa det bedste den Omstændighed, at den fremdeles blev benyttet i lang Tid efterat Ulykken havde fundet Sted (fra Januar til Mai) og det uagtet det selvfølgelig havde været en Bagatel at faa forfærdiget en ny Nøgle, og ved Besigtigelsen i Cardiff efter Ulykken blev der ingen Bemærkning gjort ved eller Indsigelse mod Nøglen. At Nøglen grundet paa, at den var lidt besværlig at faa anbragt, pleiede at staa i Bundkranen, og at den ved heromhandlede Anledning ogsaa stod i, kan ikke indsees at have havt nogen Indflydelse paa Garantimaskinistens uagtsomme Aabning af Kranen.

Nøglen og dens Konstruktion var ved Fartøiets Overleverelse til Citantskabet godkjendt baade af Veritas og Citantskabets egen Maskiningeniør.

Men som foran anført kan Ulykken ikke paa nogen Maade tilskrives omhandlede Nøgle.

Retten finder heller ikke at kunne give Citantskabet Medhold i dets Paastand om, at Indstævnte maa bære Ansvaret for Garantimaskinistens Forhold ombord.

Med Hensyn til en Garantimaskinists Forhold til vedkommende Skib og Værksted skal Retten bemærke, at den ikke af Forholdet kan udfinde andet end at en Garantimaskinist udelukkende er Rederiets og Skibets Tjener og ikke staar i nogetsomhelst Forhold til Værkstedet, medens han er ansat ombord. Vistnok ansættes en Garantimaskinist i Almindelighed af vedkommende Værksted, der har leveret Skibet, men dette sker til Betryggelse for dette, for at det kan have nogen Garanti for, at Maskineriet behandles af en paalidelig og duelig Maskinist, saaledes at ikke en upaalidelig eller uduelig Maskinists Feil eller Forsømmelse, hvorved Skade paa Maskinen bevirkes, skal kunne paaskyldes at være en Følge af daarligt Materiale eller Arbeide. At Maskinisten betales af Rederiet, viser ogsaa bedst, at han er Rederiets Tjener.

Ligesaalidt som vedkommende Værksted kan give Garantimaskinisten Ordre vedkommende hans Tjeneste ombord, ligesaalidt vil denne være forpligtet til at efterkomme saadan Ordre.

Lettest forstaar man, hvor urimelig det er paastaa, at vedkommende Værksted skal være ansvarlig for en Garantimaskinists Handlinger ombord, naar man tænker sig, at Garantimaskinisten ved en eller anden Leilighed tager

Feil af Kommandoen og sætter Maskinen forover istedetfor agterover med den Følge, at Skibet gaar paa Land og gaar under.

Neppe vil nogen paastaa, at vedkommende Værksted, der har bygget Skibet, skulde ansvare det Tab, som derved forvoldtes, men hvad Garantisten i heromhandlede Tilfælde har gjort er kun det samme men paa en anden Maade.

Naar man saaledes maa gaa ud fra, at Garantimaskinisten ikke er Værkstedets Tjener, kan der ingen Anvendelse blive f. N. L. 3—21—2, som af Citantskabet paastaaet.

Hvad Indstævnte har paataget sig Garantien for ligeoverfor Citantskabet indeholdes i en Passus i Byggekontrakten for „Thyra", der er fremlagt og den indeholder intet, der kan udtydes som nogen Garanti for Garantimaskinisten.

Naar Citantskabet har paaberaabt sig, at flere Værksteder har indtaget i sine Byggekontrakter et udtrykkeligt Forbehold om, at de intet Ansvar vil have for Garantimaskinisten, og derved fundet det godtgjort, at saadant Forbehold er nødvendigt, naar man intet saadant Ansvar vil have, da er denne Slutning ganske forhastet, saalænge det ikke er godtgjort, at et Værksted uden at tage dette Forbehold har Ansvaret for Garantimaskinisten, men dette er som foran omhandlet ikke godtgjort. Indstævnte har fremlagt Erklæringer fra flere Værksteder, der udtaler sig derimod.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte vil blive at frifinde.

23.

Sø- og Handelsretten i København, den 11 April 1906.

Stiftelsen for „Georg Stage"s Minde

(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Ancona"

(Højesteretsadvokat Halkier).

Dampskibet „Ancona"s Rederi dømmes til at erstatte „Georg Stage"s Rederi Skade og Omkostninger ved Sammenstødet til et Beløb af 98 000,00 Kroner, svarende til Værdien af S/S „Ancona". Dennes Fører antages nemlig at maatte have det fulde civilretlige Ansvar for Sammenstødet, fordi han ikke veg af Veien itide.

Under denne Sag søger Sagsøgerne, Stiftelsen for „Georg Stage"s Minde, de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Ancona", til Betaling af Erstatning

i Anledning af det Natten mellem den 25 og 26 Juni f. A. i Hollænderdybet paa dansk Søterritorium stedfundne Sammenstød mellem den engelske Damper „Ancona“ og Skoleskibet „Georg Stage“, hvorved sidstnævnte Skib sank, og 22 Elever druknede.

Siden Rettens Dom af 1 December f. A., hvorved Føreren af „Ancona“, Kaptajn Mitchell, der var aktioneret i Henhold til Sølovens § 293 og Straffelovens § 198, blev frifunden for Strafansvar, er der ikke fremkommet nye Oplysninger, der kunde forandre Rettens i nævnte Dom fremstillede Opfattelse af de faktiske Omstændigheder ved Ulykken og Aarsagerne til denne.

Medens herefter ingen Del af Skylden for Sammenstødet vil kunne lægges paa „Georg Stage“, hvis Fører, Premierlieutenant Malthe-Bruun, overensstemmende med Søvejsreglerne har holdt sin Kurs, lige til Sammenstødet var eller af ham med Føje kunde ansees for uundgaaeligt, findes hele Skylden at maatte falde paa „Ancona“, hvis Pligt det var at vige til Side, og som først gjorde dette paa et Tidspunkt, da Sammenstød var uundgaaeligt, eller da Faren i ethvert Fald var overhængende, og som da gav Bagbordsror, uanseet at „Ancona“ viste „Georg Stage“ grøn Lanterne.

Skønt det nu maa betragtes som oplyst, at Kaptajn Mitchell har været opmærksom paa „Georg Stage“, da denne nærmede sig, og skønt Retten derfor ikke har turdet anse det for bevist, at der har foreligget en saadan Mangel paa Agtpaagivenhed fra hans Side, at han kan idømmes Straf, vil dette ikke kunne diskulpere ham, naar der er Spørgsmaal om Erstatning for den skete Skade. Risikoen ved, at han uden nogen Nødvendighed har opsat at gaa af Vejen saa længe, som sket, maa falde paa Kaptajn Mitchell, der maa bære Ansvaret for sin fejlagtige Bedømmelse af de to Skibes indbyrdes Afstand, og han og dermed „Ancona“s Rhederi maa derfor være pligtig at erstatte den ved Sammenstødet forvoldte Skade. De Indstævnte, der paa Rhederiets Vegne har paataget sig at svare til dettes Forpligtelser, vil saaledes være at dømme til at betale Erstatning.

Om Erstatningsbeløbets Beregning har der været Uoverensstemmelse mellem Parterne. Sagsøgerne har opgjort Tallet til 109 886 Kr. 02 Øre, men under Hensyn til, at Værdien af „Ancona“ ikke kan antages at overstige 98 000 Kr., havde nedsat deres Erstatningspaastand til dette Beløb med Renter 5 % p. A. fra Stævningens Dato den 25 Januar d. A. og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har protesteret mod Størrelsen af forskellige nærmere specificerede Poster, navnlig 22 525 Kr. i Bjergeløn for

„Georg Stage", 50 415 Kr. i Reparationsudgifter, 9 000 Kr. for Anskaffelse af nye Sejl, 5 133 Kr. 18 Øre i Omkostninger ved de omkomne Elevers Begravelse og 4 610 Kr. 67 Øre i Erstatning for Elevernes mistede Tøj foruden flere mindre Beløb. Det er imidlertid ubestridt, at Bjergningen for Bjergningsentreprisen har medført Udgifter omtrent svarende til det i Bjergeløn beregnede Beløb, og at Værdien af det bjergede har oversteget dette Beløb, hvorfor der ikke vil være Anledning til en Nedsættelse af Bjergelønnen. Heller ikke findes der efter Omstændighederne tilstrækkelig Grund til enten, som af de Indstævnte paastaaet, med 1/3 eller overhovedet at reducere Erstatningen for Reparationsudgifter under Hensyn til Forskellen mellem gammelt og nyt Materiale, idet der efter de fremkomne Oplysninger ikke derved kan antages at være sket nogen væsentlig Forøgelse af „Georg Stage"s Værdi. Derimod findes et Beløb af 1 400 Kr. at maatte fragaa i det til Anskaffelse af nye Sejl medgaaede Beløb, men da Fradrag af dette og eventuelt af en større eller mindre Del af de andre omtvistede Beløb ikke vil kunne bringe Erstatningsbeløbet ned under de paastaaede 98 000 Kr., finder Retten det ikke nødvendigt at komme nærmere ind paa de enkelte Poster, af hvilke der er flere, som neppe rettelig vilde kunne paalægges de Indstævnte.

De Indstævnte vil herefter være at dømme efter Sagsøgernes Paastand og findes derhos at burde betale disse Sagens Omkostninger med 400 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen som Repræsentanter for Dampskibet „Ancona", bør til Sagsøgerne, Stiftelsen for „Georg Stage"s Minde, betale 98 000 Kr. med Renter deraf 5 % p. A. fra 25 Januar 1906 og denne Sags Omkostninger med 400 Kr. At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

24.

Landsoverretten i København, den 7 Mai 1906.

Mægler R. Oberbech-Clausen af Nyborg som Repræsentant for Rederiet for Dampskibet „Bona“, Firmaet C. F. Bowring & Co. limit. i London

(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Firmaet Otto Mønsted i Odense

(Overretssagfører V. S. Salomonsen).

Rederen ansees efter *Sølovens §§ 144 og 145* ansvarlig for nogle mangende Sække Bomuldsfrøkager uden Hensyn til, om den i Konnossement med Forbehold om Ansvarsfrihed angivne Vægt var udleveret eller ei.

I Henhold til en den 16 Juni 1902 mellem Firmaet Kline, Wilson & Co. i London som Sælgere og Firmaet Otto Mønsted i København som Købere afsluttet Handel om en Ladning af 2 500—3 000 Tons Bomuldsfrøkager til en aftalt Pris pr. Ton at levere i 2 danske Havne, blev der i November s. A. i Savannah i Nordamerika, idet Firmaet C. T. Bowring tilhørende Dampskib „Bona“, indladet et Parti Bomuldsfrøkager, af hvilket en Del skulde afskibes i Esbjerg, medens den anden Afskibningshavn først skulde opgives ved Skibets Ankomst dersteds. Den 15 November s. A. underskrev Skibsføreren Konnossementerne for Ladningen, der udfærdigedes ved Udfyldning af en trykt Blanket, paa hvilken det indladede Kvantum var beregnet til at angives i Tons. Medens selve Konnossementerne ikke ere fremlagte under Sagen i Original eller Genpart, lyder en fremlagt Translatøroversættelse af et af disse, med hvilket de øvrige bortset fra Talangivelserne maa antages at være enslydende, saaledes:

„Indskibet i god Orden og Stand fra Kline, Wilson & Co. i og paa Dampskibet „Bona“ nu liggende i Savannah Havn bestemt for 2 sikre Havne i Danmark otte Hundrede sex og tredive Sække Bomuldsfrøkager (100 Tons) mere eller mindre under Dækket — — — — — —“.

Efterat Damperen i Esbjerg havde udlosset den dertil bestemte Del af Ladningen til derværende Konnossementsindehavere, afsejlede den ifølge Ordre til Nyborg, i hvis Havn den ankom i

Slutningen af December 1902, og hvor de Appelindstævnte, Firmaet Otto Mønsted i Odense, ifølge Transport fra Firmaet Otto Mønsted i København, mødte frem som Indehavere af de 8 tilbageværende Konnossementer, der angik hele den resterende Ladning. Denne viste sig ved Udlosningen at bestaa af 12 187 Sække Bomuldsfrøkager, medens Antallet af Sække ifølge Konnossementernes Udvisende skulde andrage 12 476 Sække.

Idet de Appelindstævnte anbragte, at der tilkom dem Erstatning hos Skibets Rederi for det manglende Antal af 289 Sække, og at Vægten af disse med Indhold under Hensyn til Gennemsnitsvægten af de udlossede Sække vilde andrage til 35 Tons hvorefter den dem tilkommende Erstatning beregnet efter den for Handelen vedtagne Pris pr. Ton med Fradrag af Fragten vilde udgjøre 3 573 Kr. 20 Øre, lod de til Sikkerhed for denne deres Fordring den 3 Januar 1903 foretagne Arrest hos Rederiets Repræsentant, Appellanten, Mægler Oberbech-Clausen af Nyborg i tvende Beløb, som denne besad for Rederiet. De Appelindstævnte forfulgte derefter den mod Sikkerhedsstillelse foretagne Arrest ved Stævning til Nyborg Søret, hvor de foruden at paastaa den gjorte Arrestforretning stadfæstet paastod sig kendte berettigede til at foretage Udlæg i de arresterede Beløb dels for den nysnævnte Erstatningsfordring med Renter 6 % aarlig fra Stævningens Dato den 7 Januar 1903 og dels for de med Arrestforretningen og dens Beskrivelse forbundne Omkostninger, som de opgjorde til ialt 149 Kr. 26 Øre, og dels endelig for Sagens skadesløse Omkostninger — Appellanten paastod sig frifunden, den foretagne Arrestforretning ophævet og de Appelindstævnte tilpligtede at tilsvare ham Sagens Omkostninger.

Ved Sørettens den 28 November 1904 afsagte Dom toges de Appelindstævntes Paastand tilfølge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemtes til 50 Kr., og de Appelindstævnte lod derefter den 13 December s. A. foretage Udlæg i det arresterede Beløb.

Appellanten har nu indanket bemeldte Dom og den i Henhold til denne foretagne Udlægsforretning her for Retten, hvor han har paastaaet sig frifunden for de Appelindstævntes Tiltale samt de foretagne Arrest- og Udlægsforretninger ophævede og de Appelindstævnte tilpligtede at tilsvare ham Sagens Omkostninger for begge Retter. Han har derhos nedlagt forskellige subsidiære Paastande. De Appelindstævnte procedere til den indankede Doms og det indankede Udlægs Stadfæstelse, hvorhos de have begært sig nærværende Sags Omkostninger tilkendte hos Appellanten.

Til Støtte for sine Paastande har Appellanten anført, at de i Konnossementerne indeholdte Opgivelser af Sækkeantallet kun ere at opfatte som accessoriske i Forhold til Vægtangivelserne, og at de Appelindstævnte, der skulde betale det modtagne Parti efter Vægt, ikke kunde være berettigede til at fordre mere end at erholde det dem tilkommende Vægtkvantum. I saa Henseende har Appellanten imidlertid endvidere anbragt, at de Appelindstævnte vare pligtige til i Forening med Ladningsmodtageren i Esbjerg at taale en Undervægt paa Ladningen af indtil 1 pCt., og at, da der paa hele det indladede Parti ikkun har været en Undervægt af ca. $^3/_4$ pCt., have de Appelindstævnte ikke lidt noget Tab. Appellanten har endvidere forment, at i hvert Fald det ovenfor gengivne i Konnossementernes trykte Text efter Ordet „Tons" optagne Udtryk „mere eller mindre" maa fritage Skipperen og Rederiet for at tilsvare de nøjagtige Sækketal efter Konnossementerne.

Med Hensyn til de sidstnævnte trykte Forbehold bemærkes, at der er Enighed mellem Parterne om, at dette Forbehold refererer sig til Vægten, og det kan følgelig ikke frigjøre Skibet for Ansvar med Hensyn til Sækkeantallet. Det foreliggende giver dernæst ingensomhelst Grund til at antage, at Konnossementernes specificerede Angivelse af Antallet af de indlastede Sække ikke skulde have selvstændig Betydning med Hensyn til Skipperens Ansvar, saa meget mindre som denne ved Forbehold paa Konnossementerne netop havde betinget sig Ansvarsfrihed med Hensyn til den opgivne Vægt af det indladede Parti. Herefter maa der gives de Appelindstævnte Medhold i, at Skipperen ikke vil kunne undgaa i Henhold til Sølovens §§ 144 og 145 at svare til de 289 Sække Kager, som ved Udlosningen manglede i det Antal, som de Appelindstævntes Konnossementer angav. Angaaende Erstatningens Størrelse vil de Appelindstævntes Paastand være at tage tilfølge, da Appellanten ikke har modsagt deres Anbringende om, at den af dem beregnede Pris ikke er højere end Dagsprisen for Bomuldsfrøkager i Nyborg paa Udlosningstiden. Appellanten har endelig paastaaet de af de Appelindstævntes Sagfører for Møde under Arrestforretningen og Udlægsforretningen beregnede Salærer af henholdsvis 72 Kr. + 30 Kr. og 72 Kr. nedsatte, og efter Omstændighederne findes disse Salærer ogsaa at burde nedsættes til henholdsvis 40 Kr. og 30 Kr.

Som Følge af det Anførte vil Søretsdommen, hvis Bestemmelse om Sagens Omkostninger tiltrædes og den i Henhold til denne

Dom foretagne Udlægsforretning være at stadfæste med de angivne Ændringer.

Sagens Omkostninger for Overretten findes Appellanten at burde tilsvare de Appelindstævnte med 150 Kr.

Stempelovertrædelse ses ikke at foreligge her for Retten.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen og den ovenomhandlede i Henhold til samme foretagne Udlægsforretning bør ved Magt at stande dog at Salærerne for den ovennævnte Arrestforretning og den ligeledes ovenomhandlede Udlægsforretning nedsættes til henholdsvis 40 Kr. og 30 Kr. I Sagsomkostninger for Overretten betaler Appellanten, Mægler R. Oberbech-Clausen af Nyborg som Repræsentant for Rederiet for Dampskibet „Bona“, Firmaet C. F. Bowring & Co. limit. i London til de Appelindstævnte Firmaet Otto Mønsted i Odense 150 Kroner.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
med Bidrag af
Nordisk Skibsrederforening
udgivet af
Bestyrer J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 7	Aargang VII	1906

25.

Christiania Sjøret, den 30 Mai 1906.

Skibsreder Chr. Hannevig
(Advokat Rasch)
mod
Stavanger Sjøforsikringsselskab
(Advokat Gustav Blom).

Et Skib ansees ikke „utilbørlig lastet" efter den norske Sjøforsikringsplan § 43,2 a skjønt det havde indtaget en Ladning (Jarrah-Træ), som var for tung for det, hvilket havde tilfølge Lækage, Anløb af Nødhavn og Kondemnation. Efter sin Klasse i Det norske Veritas og denne Institutions Regler for Bæreevne havde Skibet nemlig Tilladelse til at bære saadan Last, og Kaskoassurandørerne ansaaes derfor erstatningspligtige. Rettens Formand dissenterede.

Retten fremlagde 1) Formandens Votum af 18 April d. A., 2) Direktør Paulssons af 27 April og 3) Skibsreder Thoresens af 19 Mai.

Ved Sjøretsstævning af 17 December 1904 har Skibsreder

Chr. Hannevig anlagt nærværende Sag mod Stavanger Sjøforsikringsselskab. I Stævningen gives følgende Sagsfremstilling:

„Ved Police af 6 Juni 1903 forsikrede Stavanger Sjøforsikringsselskab for Skibsreder Chr. Hannevig Kr. 4 600,00 paa Fragt for en Ladning Jarrah Træ, der skulde føres med Bark „Lalla“ fra Bunbury til Montevideo. Reisen fra Bunbury paabegyndtes den 15 Juni 1903, men kunde ikke fuldføres, da Skibet blev overfaldt af Storm, led Havari og tilslut maatte søge Nødhavn i Freemantle den 22 Juni næstefter. Efter der stedfunden Besigtigelse blev Skibet kondemneret og solgt ved Auktion.

Ifølge den paa Rederens Foranledning optagne Dispache i Anledning af Havariet pligter Stavanger Sjøforsikringsselskab at betale Chr. Hannevig efter ovennævnte Police Kr. 3 708,27 foruden lovlige Renter ifølge Sjøforsikringsplanens § 95. Beløbet er Selskabet forgjæves afkrævet“.

Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, har Citanten derpaa paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 3 708,27 med lovlige Renter fra 24 Januar 1904 og Sagsomkostninger.

Indstævnte, der har vedtaget nærværende Domstol som ret Værnething i Sagen, gjør gjældende, at Selskabet ikke har nogen Erstatningspligt, dels fordi Skibet ikke var i sjødygtig Stand, da det tiltraadte Reisen (kfr. Planens § 43,2 a og Sjøfartslovens § 249,1) og dels fordi der ikke foreligger en for Assurandøren forbindende Kondemnation. Subsidiært fremholder Indstævnte, at Erstatningens Størrelse maa beregnes overensstemmende med en af Dispachør Herlofson opgjort Dispache (Dok. 4 ad 6), hvor Beløbet er beregnet til Kr. 2 895,50.

Bark „Lalla“ er bygget Aar 1874 i Maccan i Nova Scotia og gjennemgik i 1902 en større Reparation i Husø og Moss, hvor det forsynedes med Metalhud. Reparationen opgives at have kostet ca. Kr. 27 000,00. Under Reparationen blev Skibet jevnlig besigtiget af Norsk Veritas's Besigtigelsesmænd. Skibet erholdt derefter A. 2 ✠ for 3 Aar med Bæreevne 2 N. og en Veritastaxt af Kr. 46 000,00. Skibet gik derpaa i Ballast til Archangel og derfra til Port Adelaide med Planker. Paa denne Reise førtes ingen Dækslast. Efter Kapteinens Forklaring som 2det Vidne under et den 8 Januar 1904 optaget Efterforskningsforhør var Skibet paa nævnte Reise ikke fuldstændig tæt, saa Pumperne maatte benyttes. Skibet ankom til Port Adelaide den 18 Januar 1903. Strax Skibet var kommet ind paa Port Adelaides Havn

ophørte — forklarer Kapteinen videre — Lækagen. Under Fartøiets Henliggen i Port Adelaide besigtigede Kapteinen og Tømmermanden Dækket og Skibet udenbords, men fandt ingen Begivelser, der var værd at tale om. Endel Drivning blev udført og Skibet iøvrigt efterseet. Fra Port Adelaide afgik Skibet til Bunbury for Ordre, hvor det ankom den 31 Marts 1903. Under Overreisen var Skibet om ikke fuldstændig tæt, dog ikke læk i nogen nævneværdig Grad. I Bunbury blev Skibet liggende til 15 Juni 1903. Havneforholdene i Bunbury er oplyst at være mindre gode, idet Stedet er meget udsat for Storm og Sjø og daarlig forsynet med kunstige Indretninger for Skibets Sikkerhed, saaat Skibene arbeider haardt i Fortøiningerne og driver meget i den store Sjøgang, der sætter ind. Strax efter Afreisen fra Bunbury begyndte Skibet at lække, og denne Lækage tiltog saa hurtig, at det allerede den 17 Juni Kl. 8 Eftermiddag besluttedes at søge Nødhavn. Den 22 Juni Kl. 7 Formiddag kom Skibet til Freemantle.

Den 22 Juni blev Skibet efter Kapteinens Anmodning besigtiget af Marine Besigtigelsesmand R. E. Arundel. Denne konstaterede, at Skibet gjennemgaaende viste Tegn paa svær Begivelse, og anbefalede, at Skibet bragtes ind paa Havnen og lettedes, samt at yderligere Besigtigelse afholdtes, naar Mellemdækkene var udlossede.

Den 28 Juni afholdtes derpaa efter Anmodning af den norsk-svenske Vicekonsul paa Stedet Besigtigelse af nævnte Besigtigelsesmand Arundel og to norske Skibsførere, H. M. Andersen, Fører af Bark „Fram", og L. Johannesen, Fører af Bark „Diaz", hvorved konstateredes følgende:

„Vi foretog en gjennemgaaende Undersøgelse og fandt, at Skibet havde været Gjenstand for en meget slem Begivelse. Fra Forsiden af Forlugen til agtenfor Mesanmasten, paa begge Sider, viser Hoved- og Mellemdæksbjælkerne for- og agter, samt Hængeknær, Lasker i Mellemdæksridserne og Garneringer — samtlige Tegn paa svær Begivelse og Arbeiden, og det Slam, der sad igjen i Lasker, Knær og Bjælkeender, viser Begivelsens Udstrækning. Mange af de gjennemgaaende Forbindinger i For- og Agtertræknærne baade i Hoveddækket og Mellemdæksbjælkerne er brukne og løse, især midtskibs, og 12 Hoveddæksbjælker er brukne. Saavidt det kunde sees, var de øverste gjennemgaaende Bolter i Jernhængeknærne til Mellemdæksbjælkerne løse eller brukne og havde arbeidet sig ud fra $1/8$ til $1/2$ Tomme, og Knærne var temmelig meget ude fra Garneringen.

I Mellemdækkene havde Jernhængeknærne begivet sig, og Trækilerne, der var benyttet til at fylde med, sees at være løse eller har faldt ud, og en hel Del af de gjennemgaaende Bolter og Bjælkebolter er løse eller brukne.

Paa Bagbord Side er 9 Hoveddæksbjælker brukket igjennem og 2 splittet. Alle disse Brækager er under den nye Forhudning, som nylig blev fornyet.

34 gjennemgaaende Bolter og 53 Bjælkebolter i Jernhængeknær er løse eller brukne.

1 Jernhængeknæ er brukket i Hjertet.

Paa Styrbord Side er 5 Hoveddæksbjælker gjennembrukne og 2 splittede. Alle disse Brækager er under den nye Forhudning.

42 gjennemgaaende Bolter og 48 Bjælkebolter i Jernhængeknær er løse eller brukne.

3 Jernhængeknær er brukne i Hjertet.

Skibet trækker nu forholdsvis lidet Vand.

Undersøgelsen af Skroget tyder paa, saavidt sees, at dets Tilstand er meget alvorlig, og vi anbefaler hele Ladningen udlosset for at muliggjøre Afholdelse af en yderligere Besigtigelse".

Den 10 August fortsattes Besigtigelsen ved de samme Mænd. Skibet havde nu losset Ladningen, men havde 60 Tons Ballast ombord. Under denne Besigtigelse konstateredes følgende:

„Vi foretog en gjennemgaaende Undersøgelse af den lavere Del af Skibets Indre og fandt dette over det hele bære Præget af svær Begivelse.

Mellemdæksbjælkerne har begivet sig slemt fra Forluge til Agterluge, fra $^1/_4$ til $^3/_4$", og alle For- og Agtertræknær har begivet sig, og et betydeligt Antal Forbindinger er løse.

Knæriderne er gaaet løs fra Garneringen og flere af dem er bøielige nederst.

Laskerne i den øvre Del af Garneringen viser Tegn paa betydelig Begivelse, der har bragt Slammet til at rende ned efter Laskernes fulde Længde.

Flere Trænagler har arbeidet sig ind, og paa andre har Kilerne arbeidet sig ud.

Agterud viser Bjælkerne, Ridserne, Forbindings- og Diagonalknærne etc. samtlige Tegn paa Begivelse.

Enderne af Laskerne i Kjølsvinet er aabnede fra $^5/_8$ til $^3/_4$ Tomme.

Paa Styrbord Side er 122 gjennemgaaende Bolter og 14

Bjælkebolter brukne eller løse, og 1 Jernknærider knækket under første Bjælke agtenfor Agterlugen.

Paa Bagbord Side er 127 gjennemgaaende Bolter og 22 Bjælkebolter brukne eller løse, og en Jernknærider knækket under første Bjælke agtenfor Storlugen.

Paa Dækket fandt vi Dækkene, Skandseklædningen, Lugekarme, Dækhus, Halvdæksforskot og Blyspygatter alle vise Tegn paa svær Begivelse, og Karmen paa Forsiden af Poopen er brukket overtværs ved Enden af nyt Knæ paa Bagbord Side.

Skandseklædnings- og Finkenetsrækkerne har begivet sig $^{1}/_{2}''$ paa Forsiden af Poopen paa begge Sider, og Laskerne i Finkenetsrækken midtskibs er aabnede.

Kobberet under For- og Mesanriggen paa begge Sider er slemt rynket, og mange Plader har arbeidet sig væk saa langt ned, som det kunde sees, og Kobberspigrene har arbeidet sig ud paa flere Steder.

Den Skibet tilføiede Skade er saavidt alvorlig, at efter vor Formening om alle de mulige Reparationer blev udført her, vilde Fartøiet ikke være tilstrækkelig stærkt til at bringe Ladningen videre til Skibets Bestemmelsessted, Montevideo.

Der findes ingen Tørdok i denne Havn og ifald Reparationerne blev udført her, maatte man lade Skibet hive ned i Kjølhalingsbugten.

Under disse Omstændigheder anbefaler vi Skibet kondemneret samt solgt.

Vi takserer Reparationsomkostningerne, uden Besigtigelse af Skibets Bund her i denne Havn til £ 2941.8.3.

Skibets Værdi i skadelidt Stand ansattes af de nævnte Besigtigelsesmænd til £ 495.0.0. Skibet solgtes den 23 September ved offentlig Auktion og udbragtes til Netto £ 250.16.0.

Til Oplysning om det under Reisen passerede er Skibets Journal fremlagt (Dok. 1 ad 5). Det fremgaar af denne, at Skibet — efter at være gaaet tilsjøs Mandag den 15 ds. — meget snart viste sig adskillig læk. Allerede Tirsdag Aften er det anført, at „ved Hjælp af Ledning fra Donkeyen brugtes begge Midtskibspumper for at holde Skibet læns". Onsdag den 17 ds. Kl. 8 Aften besluttedes det at søge Nødhavn. Beslutningen fattedes efter afholdt Skibsraad. I denne Anledning er der i Journalen anført følgende:

„Skibet tiltager at trække Vand, saa Donkeyen maa arbeide omtrent stadig med Pumperne. Kl. 5 Eftermiddag brækte Pumpe-

axelen til Midtskibspumpen i Styrbords Pumpelager. Axelen sat isammen med Jernbolter og skruet, saaledes at man kan benytte Bagbords Pumpe ved Haandmagt. Eftersom Veiret er saa smukt og Skibet arbeider saa lidet, ansees det, at det er umuligt at holde Skibet læns ved Hjælp af Donkeyen. Skibet har efterat det blev lastet i Bunbury, rettet op Krogen i Forskibet og er nu i et meget stort Spring, saa det kan sees, at Skibet begiver sig for Lastens Tyngde.

Igaar Tirsdag bemærkes, at i den lille (af) Sætting, som Skibet da gjorde, var der nok for Donkeyen at klare alle Pumper for nogenlunde at holde Skibet læns. Kl. 8 i Aften kom Mandskabet agter og tilspurgte, om det var Meningen at fortsætte Reisen, da nu Midtskibspumperne var ubrugelige og Skibets Lækage var saa stor, at ved Haandmagt, det var umuligt at kunne holde Skibet læns, og besluttede at om muligt nu at søge nærmeste Havn, om saadan kan faaes, eller at søge nærmeste Bjergning. Om muligt at faa Skibet ind til Freemantle skal alt dertil gjøres. Det kan høres baade i Agterpiggen og Forbaugen, Vandet strømmer ind og i stor Mængde ved Skibets Bevægelser. For at klare alle Pumper igang, udfordres en 90 Pd. paa Donkeyen, som er umulig at holde gaaende paa længere Tid. Skibet begiver sig i Dolbordnaderne, saa en Masse Vand strømmer ned derfra af det Pumpevandet og foraarsager en stor Del til al Lækage; samme Nader har blevet efterseet med Drivning i Bunbury. Lasten viser sig at være i god Orden og ligger meget støt i Skibet, saa ingen mærkbar Bevægelse af samme kan opdages. Storriggen viser sig at slakne meget, og Forriggen at blive stivere, ligesaa Mesanriggen.

Idag Torsdag 18 stiv Kuling fra N. O. med oprørt Hav og en stor Rulling fra S.V. Pumper stadig og det viser sig meget Sand komme op i Pumperne. Vinden er nu imod fra Havn paa Australiakysten. Dog da det er saa nærme, forsøges at faa Skibet ind til samme Kyst. Om Veiret tiltager, er man nødsagen at holde af for om mulig af faa Skibet ind i Passaten og fortsætte om mulig at naa en af Øerne i Passaten. Skibet viser sig at trække ca. 8 à 10 Tommer i Timen".

Under den følgende Del af Reisen havdes efter Journalen afvexlende Veir og Sjøgang. Trods stadig Pumpning erholdtes ikke læns Skib, før det Søndag Morgen den 21 Juni er anført „Donkeyen arbeider omtrent stadig for at holde Skibet nogenlunde læns". Den 19 Juni om Morgenen er det anført i Journalen: „Det sees ved Dagens Frembrud, at Skibet har begivet sig i Nattens

Løb over til Bagbord. Naderne har aabnet sig i Lasker og Nader over Dækket og Skibet er idetheletaget høiere om Bagbord. Lasten har liden eller ingen Bevægelse i Rummet".

Den 17 August 1903 afgav Kapteinen, Styrmanden og to Matroser Forklaring (ubeediget) for notarius publicus i Freemantle. Styrmanden har derhos under Sagen afgivet Forklaring som 1ste Hovedvidne. Efter disse Forklaringer var Veiret under Reisen alvorligere, end det fremgaar af Journalen. I Styrmandens Vidneforklaring er det om den Maade, hvorpaa Skibet var lastet, oplyst følgende:

„Skibet havde ikke nogen Dækslast. Lasten var saa tung, at man ikke engang kunde laste Rummet helt fuldt. Forat Skibet ikke skulde blive for stivt, lastede man Skibet paa den Maade, at man lastede helt opunder Dækket midtskibs, og skraaede af mod begge Ender".

Endelig hidsættes, at der af Citanten uden Modsigelse fra Indstævntes Side er oplyst følgende:

„Der var i 1903 intet Forbud mod at fragte Jarrahbjelker i Skibe af „Lalla"s Klasse. Jarrahbjælker er imidlertid en tung Last, og Erfaring har efterhvert vist, at Træskibe med saadan Last ikke taaler stort af Sjøgang, hvorfor det *nu* er forbudt at fragte Jarrahbjælker med Skibe af „Lalla"s Klasse" (se Indlæg af $^{9}/_{10}$ 1905, Dok. 8, sammenholdt med Indlæg af $^{12}/_{5}$ 1905, Dok. 6).

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Skibets Sjødygtighed, medgiver Indstævnte, at Assurandøren har Bevisbyrden, saaledes at han maa bevise baade, at Skibet ikke har været i den for Reisen behørige Tilstand, og at Ulykken har været en Følge deraf. Men Indstævnte hævder, at dette Bevis efter Omstændighederne kan føres ved at henvise til, hvad der hændte paa Reisen, og anser det ved det foreliggende godtgjort, at Skibet ved Afgangen fra Bunbury har været usjødygtigt eller nærmere bestemt ude af Stand til at bære den tunge Ladning.

Citanten har derimod bestemt bestridt, at der foreligger noget Bevis for Skibets Usjødygtighed.

Angaaende dette Spørgsmaal bemærkes følgende:

Der foreligger efter min Mening ikke noget Bevis for, at Skibet før Afgangen fra Bunbury i sig selv var i usjødygtig Stand, eller for at der forefandtes særlige Mangler ved Skibet, som gjorde det usjødygtigt. Hvad der er paapeget om Lækage under Reisen til Australien eller om Skibets Ophold sammesteds, kan forsaavidt ikke tillægges nogen væsentlig Betydning. Det maa saaledes an-

tages, at Skibet i sig selv har været saa stærkt, som man efter dets Klasse og Bæreevne kunde vente.

Paa den anden Side synes det lidet tvivlsomt, at Lasten har været for tung for Skibet, og at Havariet har været en direkte Følge heraf. Det fremgaar efter min Mening af de foreliggende Oplysninger, at Skibet ikke har kunnet taale Lastens Tyngde. Specielt fremgaar dette af at Skibet strax efter den paabegyndte Reise, viste sig at blive betydelig læk, udenat nogen Sjøulykke var tilstødt og udenat Skibet havde været udsat for andet Veir, end det burde have taalt og formentlig under normale Forhold ogsaa vilde have taalt uden Skade. Videre af, at Krogen i Forskibet havde rettet sig, saaledes at Skibet havde faaet et stort Spring (cfr. Journalen) og endelig af Besigtigelsesmændenes Beskrivelse i det hele af den forefundne Beskadigelse. Alt dette faar sin naturlige og ligefremme Forklaring, naar man gaar ud fra, at Lasten paa Grund af sin usedvanlige Tyngde har trykket Skibet ned paa Midten, og derved har bevirket de forefundne Begivelser. Den Maade, hvorpaa Lasten blev stuet i Rummet, og hvorved en uforholdsmæssig Del af Lastens Vegt kom til at hvile paa Midtskibet, synes ogsaa at gjøre denne Opfatning temmelig nærliggende.

Jeg antager saaledes at maatte gaa ud fra, at Havariet og Kondemnationen er en Følge af, at Lasten har været for tung for Skibet. Spørgsmaalet er derfor, om dette omfattes af Assurandørens Ansvar. Dette Spørgsmaal antager jeg — om end under Tvivl — at maatte besvare benegtende. Det forekommer mig for det første tvilsomt, om Lasten ikke burde have været anbragt paa en saadan Maade, at dens Tyngde var bleven fordelt jevnt over hele Skibet. Da denne Side af Sagen imidlertid ligger udenfor Proceduren, skal jeg ikke indgaa nærmere paa den. — Men dernæst maa jeg — og dette er efter min Opfatning ialfald afgjørende for Sagens Udfald — give Indstævnte Medhold i, at det er en *objektiv* Betingelse for Assurandørens Ansvar, at Skibet har været i sjødygtig Stand, og at dette ikke kan siges at være Tilfældet, naar Skibet i lastet Stand ikke har været skikket til under normale Veirforhold ar bringe Lasten frem til Bestemmelsesstedet. Om Skibets Uskikkethed hidrører fra særlige Mangler ved Skibet eller — som her — fra den Omstændighed, at det ikke taaler Lastens Tyngde, maa for Assurandørens Ansvar være ligegyldigt. Assurandøren assurerer efter de af Instævnte citerede Paragrafer i Sjøforsikringsplanen og Sjøfartsloven, ikke mod den Skade, som ikke er Følge af Sjøulykker men skyldes Skibets Forfatning ved

Reisens Tiltræden og som saaledes maatte paaregnes at ville indtræde, hvorledes end Veiret og Sjøen vilde stille sig under Reisen. Det er fra Citantens Side fremholdt, at Skibet kom ud for Modsjø i Bougen, og at dette for et tungt lastet Skib som „Lalla" netop var det farligste Veir, man kunde komme ud for. Herimod er det imidlertid fra Indstævntes Side — og efter min Mening med Føie — anført, at noget Sjøgang og Stygveir maatte man under en saavidt lang Reise som den forestaaende være forberedt paa, samt at de foreliggende Omstændigheder ikke berettiger nogen Slutning om, at Veiret eller Sjøgangen har været af nogen særlig haard Beskaffenhed.

Indstævnte har udtrykkelig medgivet, at Rederens og Skibsførerens *subjektive* gode Tro ikke bestrides, men har fundet dette irrelevant for Sagen. Heri maa jeg efter det Anførte give Indstævnte Medhold. Hvad der kunde gjøre denne Side af Sagen tvivlsom, er det af Citanten fremholdte Moment, at der i 1903 intet Forbud var mod at laste Jarrahbjælker i Skibe af „Lalla"s Klasse, men at saadant Forbud senere er vedtaget. Heraf kan dog ikke udledes mere end at et Skib af „Lalla"s Klasse *kunde* ansees som sjødygtigt med en saadan tung Last inde, derimod ikke at Skibet trods de foreliggende særlige Omstændigheder ubetinget skal ansees som sjødygtigt. Naar det derfor som allerede nævnt maa antages, at Skibet i lastet Stand ikke har været skikket at fuldføre Reisen, kan det ikke være af nogen afgjørende Betydning at Rederen eller Skibsføreren ikke har overskredet noget positivt Forbud.

I Henhold til det Anførte kommer jeg til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde, og finder det derfor unødvendigt at indgaa paa de øvrige i Sagen foreliggende Spørgsmaal.

Sagsomkostningerne antages at burde ophæves.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Stavanger Sjøforsikringsselskab, bør for Citanten, Skibsreder Chr. Hannevigs Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

18—4—1906.

M. C. Backer.

Jeg kan i Resultatet ikke være enig med Rettens Formand.

Idet jeg forøvrigt henholder mig til det Resumé af nærværende Sag, som er givet af Formanden er jeg enig i, hvad der herunder er anført om selve Skibets Tilstand, og saaledes enig i, at det maa antages, at Skibet *i og for sig* ikke har været i usjø-

dygtig Stand, eller at Assurandøren ihvertfald ikke har ført det for saadan Usjødygtighed skyldige Bevis. Men efter min Opfatning er — under de i denne Sag foreliggende Omstændigheder — dette afgjørende for Assurandørens Ansvar forsaavidt og saa langt som dette beror paa Spørgsmaalet om Skibets Sjødygtighed. Jeg er nemlig ganske uenig i den Fortolkning af Sjøforsikringsplanens Bestemmelse som af Rettens Formand er gjort gjældende, naar han som almindelig Regel anser det uden Betydning for Assurandørens Ansvar, om Skibet *i og for sig* har været usjødygtigt eller om dets „Usjødygtighed“ for Tilfældet er en Følge af den faktiske Omstændighed, at det ikke har kunnet bære sin Ladning; med andre Ord, at et Skib, som maa antages ikke at have kunnet bære sin Ladning, dermed ogsaa maa ansees usjødygtigt i den Betydning af Ordet, som er givet i Sjøforsikringsplanens § 43,2 a.

Efter min Opfatning strider denne Fortolkning af Planens Bestemmelser mod saavel dens Mening som mod dens Ordlyd. Ifølge Sjøforsikringsplanens § 42 er Assurandøren ansvarlig „for *alle Ulykker*, som tilstøder den forsikrede Gjenstand under Forsikringens Varighed“, kun „med de Indskrænkninger, som er foreskrevne i denne Plan eller i Policen“, og Paragrafen opregner under 6 Nummere forskjellige Arter af Ulykker for hvilke Assurandøren „i Særdeleshed“ er ansvarlig. Foruden at svare for Naturbegivenheder og andre Sjøulykker, Ild, Explosion o.s.v. nævnes under disse Nummere ogsaa Krig og Forføining af Statsmagter, Tyveri, Voldshandlinger, Forbodming, Skippers og Mandskabs Forseelse og Uredelighed m. m., og det er saaledes utvivlsomt, at Assurandørens Ansvar omfatter ogsaa andre Risikoer end Risikoen for egentlige Sjøulykker. Assurandørens Ansvar omfatter overhovedet *alle* Ulykker og alle Risikoer, som ikke udtrykkelig er undtaget enten i Plan eller i Police; og det bliver da afgjørende — for nærværende Sags Udfald, om Plan eller Police indeholder nogen saadan Undtagelse som her er anvendelig som Fritagelsesgrund for Assurandøren.

I Henhold til Planens § 43,2 a svarer Assurandøren *ikke* ved Forsikringer for Rederiet, for Skade som er en Følge af at Skibet har tiltraadt Reisen i usjødygtig Tilstand, *eller* utilbørlig lastet, *eller* uden at være tilstrækkelig bemandet o.s.v., og jeg skjønner ikke rettere end at Bestemmelsens Ordlyd, der altsaa udtrykkelig opregner og skjelner mellem disse *forskjellige* Grunde for Ophævelse af Assurandørens Ansvar, ogsaa dermed ligefrem afskjærer enhver Adgang til at indfortolke i det første Alternativ, Skibets

Usjødygtighed, mere end Bestemmelsen og Udtrykket i sig selv indeholder. Hvis et Skib, ligeoverfor Assurandørens Ansvar efter Planen, skulde være at anse som usjødygtigt, uden Hensyn til om det er Skibets egen Tilstand som udygtiggjør det, eller om dets Udygtighed for Tilfældet skriver sig fra andre Aarsager — Ladningen, Bemandingen o.s.v., vilde jo Bestemmelsens sidste Alternativer være ganske overflødige, og en almindelig Bestemmelse om „Usjødygtighed" isaafald være tilstrækkelig til Fritagelse for Assurandørens Ansvar. Udtrykkene „utilbørlig lastet", „utilstrækkelig bemandet" kan visselig heller ikke forstaaes som indeholdende Exempler paa, eller Forklaring af „Skib i usjødygtig Tilstand", da dette isaafald maatte være betegnet paa anden Maade — f. Ex. ved et „saasom", og ikke som i Texten ved et „*eller*", — der i sig selv peger paa, at disse forskjellige Alternativer *hver for sig* er tilstrækkelig til at ophæve Assurandørens Ansvar, men netop derved ogsaa betegner dem som at være af *forskjellig* Art og ikke ensbetydende, ligesaalidt som det ene Alternativ omfatter det andet. Ogsaa sidste Afsnit af § 43,2 a sammenholdt med § 39 peger i Retning af, at det er Skibets egen Tilstand det kommer an paa, naar det gjælder Spørgsmaalet om Skibets Sjødygtighed, idet deri udtrykkelig udtales, at hvis „Assurandøren ikke har ladet Skibets Sjødygtighed undersøge som *i § 39* nævnt, maa han paa anden Maade føre Beviset for, *at Skibet har saadanne Mangler* som ovenfor anført".

For denne Opfatning finder jeg ogsaa Støtte i den Omstændighed, at samtlige vore gjensidige Foreninger, der alle forsikrer paa Grundlag af Sjøforsikringsplanen, har fundet det nødvendigt i sine Love udtrykkelig at indtage en Bestemmelse om, at Foreningerne er fri for Ansvar for Følgerne af at Skib *gaar med Ladning* eller paa Farvand, som overskrider dets ansatte Bæreevne eller Farvandsmærke, ligegyldig enten Overskridelsen sker med eller uden Rederens Vidende eller Villie. Ogsaa Sjøforsikringsplanen har i § 32, 2det Afsnit en lignende dog ikke fuldt saa streng Bestemmelse. Forsaavidt Planens Bestemmelse i § 43,2 a, om et Skibs usjødygtige Tilstand havde været antaget at omfatte ogsaa det Forhold, at det overskred sin Bæreevne, synes en udtrykkelig Bestemmelse saavel i Foreningernes Love som andetsteds i Planen, i saa Henseende at være ganske overflødig.

Det første Spørgsmaal at afgjøre bliver derfor i nærværende Sag dette, om Skibet *i og for sig* har været i usjødygtig Tilstand eller om derfor af Assurandøren er ført Bevis. Rettens Medlemmer

er enig, at saadant Bevis ikke er ført, og Assurandøren kan derfor ikke *paa dette Grundlag* fritages for Ansvar.

Der resterer da at undersøge, om Skibet har været *utilbørlig lastet.* Jeg antager ikke, at saa kan siges at have været Tilfældet.

Idet jeg i det Væsentlige henholder mig til, hvad der af Rettens Formand er anført, om at Skibet under Omstændighederne vistnok maa antages ikke at have taalt Lastens Tyngde, bliver det efter min Opfatning afgjørende for Spørgsmaalet om Assurandørens Ansvarsfrihed, hvorvidt Indtagelsen af denne Ladning for Tilfældet kan betegnes som *utilbørlig.* Spørgsmaalet om Assurandørens Ansvarsfrihed er ikke afgjort dermed, at man anser det godtgjort, at Skibet har vist sig ikke at kunne bære denne Ladning. Denne faktiske Omstændighed er ikke nok til at betegne Indlastningen som *utilbørlig;* Udtrykket kræver mere end dette som Fritagelsesgrund. Der kræves for at fyldestgjøre dette Udtryks Mening enten daarlig Tro eller Skjødesløshed fra vedkommende Side eller en saadan Grad af Ukyndighed eller Uforstand, som ikke bør kunne forudsættes eller tillades hos en Mand, der indtager en Skibsførers Stilling. Hvad Spørgsmaalet om god Tro angaar, er denne af Indstævnte ligefrem medgivet, og der resterer altsaa alene Spørgsmaalet om hvorvidt Kapteinen ved at indtage her omhandlede Ladning har vist saadan Uforstand, at hans Optræden kan bebreides ham som „utilbørlig".

For mig er det i saa Henseende afgjørende, at Det norske Veritas, hvor Skibet var klassificeret, foruden at give Skibe Klassebetegnelse ogsaa tildeler saadanne Skibe Farvandsmærke og Bæreevne, hvorunder der under forskjellige Nummere betegnes, hvilke Arter af Ladninger vedkommende Skib ansees skikket til at føre. Som af Rettens Formand paapeget havde dette Skib paa den Tid her omhandlede Ladning indtoges, ifølge disse Veritas Regler, Ret og Adgang til at føre Jarrah-Tømmer, og det er først *senere*, efter at Erfaring har godtgjort denne Ladnings Farlighed, at Jarrah-Tømmer i Veritasregler nu er henført under et Nummer som *nu* ikke tillades indlastet i Skibe med „Lalla"s Klasse og Bæreevne.

Jeg antager ikke, at det med Rimelighed kan kræves, at enten Skibsfører eller Reder skulde have større Kundskab eller Erfaring om disse Ting end Det norske Veritas, og jeg kan ihvertfald ikke finde, at det kan betegnes som utilbørligt, at vedkommende i nærværende Tilfælde har holdt sig til og følt sig betrygget ved at følge de da almindelig gjældende Regler. — For mig er denne Opfatning afgjørende for Sagens Udfald.

Nogen Vægt bør dog maaske i denne Forbindelse ogsaa tillægges den Omstændighed, at Ladningens Art udtrykkelig er angivet i Policen, og at Assurandøren saaledes var fuldt bekjendt med saavel Skibets Klasse og Bæreevne som med den Ladning, det skulde indtage. — Assurandøren havde altsaa fuld Adgang til ogsaa selv at bedømme den Risiko han overtog; og han bør ogsaa af den Grund vanskelig kunne høres med den Indvending, at Skibet har været *utilbørligt* lastet. — Han har ihvertfald ved at overtage en paa denne Maade i Policen udtrykkelig angivet og betegnet Risiko, i høi Grad selv svækket Værdien af en saadan Indvending.

Forsaavidt angaar de øvrige under Sagen reiste subsidiære Spørgsmaal, specielt Spørgsmaalet om Kondemnationens Gyldighed, giver jeg Citanten Medhold i det væsentlige af hvad han i sin Procedure derom gjør gjældende, ligesom jeg i saa Henseende slutter mig til hvad der af Dispachørerne Hansen og Herlofson i deres Erstatningsdispacher er anført. Efter den i Besigtelsesforretningen foreliggende Beskrivelse af Skibet i skadelidt Stand, hvoraf fremgaar, at hele Skibet gjennemgaaende er begivet og løsnet i alle Sammenføininger og Forbindinger, er der neppe nogen Tvivl om, at Skibet er helt ødelagt som saadant, og neppe ved nogensomhelst Reparation igjen vilde kunne sammenbindes saaledes, at det blev sjødygtigt.

Den af Besigtelsesmændene afgivne Reparationstaxt synes heller ikke af disse at være afgivet som Grundlag for, eller under Forudsætning af virkelig Reparation; men synes nærmest anført som Forklaring for eller Paavisning af Kondemnationens Nødvendighed, idet det i Besigtelsesforretningen udtrykkelig tilføies, at Skibets Bund ikke er besigtiget, og nogen Kalkule over Bundreparationen ikke er foretaget.

Jeg finder saaledes Assurandøren erstatningspligtig i Henhold til Policen, og henholder mig, hvad Erstatningsbeløbets Størrelse angaar, til den af Dispachør Carl Hansen under 26 Januar 1904 opgjorte Erstatningsberegning.

Jeg konkluderer:

Indstævnte, Stavanger Sjøforsikringsselskab, bør til Citanten Skibsreder Chr. Hannevig betale Kr. 3 708,27 med Renter fra 24 Januar 1904 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Christiania den 27 April 1906.

Anton Poulsson.

Idet jeg henholder mig til det af Rettens Formand i Sagen givne Resumé slutter jeg mig til foran voterende Sjøretsmedlem Hr. Direktør Poulsson, i de af ham givne Premisser.

Jeg formener, at Barkskibet „Lalla“ efter det oplyste ikke har været usjødygtigt ved Afgang fra Bunbury, ligesom Skibet heller ikke da var utilbørlig lastet.

Det fremgaar af Sagens Dokumenter at „Lalla“ var et for sin Alder og Klasse vel vedligeholdt Skib, der efter sin sidste Reparation og Veritasbesigtigelse intet har lidt, som skulde gjøre den uskikket til i Bunbury at indtage en til sin Bæreevne svarende Ladning, endvidere fremgaar det af Policen at begge Parter er sig fuldt bevidste, saavel med Hensyn til Skibets Klasse og Bæreevne som Varens Beskaffenhed.

I Betragtning heraf kommer jeg til samme Resultat som Hr. Direktør Poulsson, til hvis Votum jeg helt slutter mig.

Christiania 19 Mai 1906.

Otto Thoresen.

I Henhold til den passerede Votering blev saaledes

kjendt for Ret:

Indstævnte Stavanger Sjøforsikringsselskab bør til Citanten Skibsreder Chr. Hannevig betale det paasøgte Beløb Kr. 3 708,27 — tre Tusinde syv Hundrede og otte Kroner syv og tyve Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 24 Januar 1904 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

M. C. Backer.

Anton Poulsson. *Otto Thoresen.*

26.

Sø- og Handelsretten i København, den 9 Mai 1906.

Kaptajn J. Lindberg, Fører af Dampskibet „Gladstone"
(Højesteretssagfører Dietrichson)

mod

Grosserer T. A. Lehmann
(Overretssagfører Wandrup).

Rederen ansees ikke ansvarlig for en paastaaet Manco i en Ladning Brædder, fordi der ikke havde fundet nogen fælles Tælling Sted ved Udlevering, ligesom der heller ikke af Modtageren var foranstaltet afholdt nogen formel Besigtelsesforretning, overensstemmende med *Søloven*s *§ 148*.

Under denne Sag søger Sagsøgeren, N. N., Indstævnte N. N. til Betaling af resterende Fragt 144 Kr. 65 Øre for en med Dampskibet „Gladstone" fra Nacka i Sverrig hertil overført Ladning Brædder samt Renter af Beløbet 5 % p. A. fra Stævningens Dato den $^{17}/_{2}$ 06, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han gør gældende, at han ved Fragtens Betaling, der først fandt Sted efter Udlosningen, med Rette har afkortet det nævnte Beløb i Anledning af en nærmere specificeret Manco, som efter Udlosningen skal være bleven konstateret i den til ham bestemte Ladning.

Det fremgaar af Sagen, at „Gladstone" den 1 November f. A. afgik fra Nacka til København, at Vejret paa Rejsen var godt, og at Skibet ankom hertil Søndag den 5 s. M., hvorefter det den følgende Dag Kl. ca. 10 Formiddag paabegyndte Losningen i Gasværkshavnen, hvor Lasten oplossedes paa aaben Kaj. Losningen fortsattes til Onsdag den 8 s. M. Kl. ca. $1^1/_2$ Eftermiddag, da Skibet atter afsejlede. Kort forinden paabegyndte Indstævnte ved en Formand Poulsen, der ikke er i fast Tjeneste hos Indstævnte, men blev engageret specielt til Udførelse af dette Arbejde, en Optælling af det til ham udlossede, der sluttede samme Eftermiddag og gav til Resultat, at den af Indstævnte under Sagen paastaaede Manco var tilstede. Ved denne Optælling, der foretoges af nævnte Poulsen alene, idet der kun fandt en delvis Eftertælling Sted ved en af Indstævntes Folk, var hverken Sagsøgeren eller nogen paa

hans Vegne tilstede og heller ikke tilvarslet, ligesaalidt som der senere har fundet nogen Synsforretning Sted til Konstatering af den paastaaede Manco. Heller ikke under Losningen fandt nogen Optælling Sted, idet Sagsøgeren paa en Henstilling desangaaende til en af Indstævntes med Losningen beskjæftigede Folk fik til Svar, at detto først kunde lade sig gøre, naar Losningen var tilendebragt, uden at der i denne Anledning sees at have fundet nogen yderligere Forhandling Sted mellem Parterne.

Da der nu hverken har fundet nogen fælles Optælling af Ladningen Sted fra Skibets og Indstævntes Side eller i Henhold til Sølovens § 148 været afholdt nogen formelig Besigtigelsesforretning, er der ikke mod Sagsøgerens Benægtelse tilvejebragt noget tilstrækkeligt Bevis for, at den paastaaede eller overhovedet nogen Manco har været tilstede ved Losningen. Indstævnte vil som Følge heraf være at dømme efter Sagsøgerens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 25 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Grosserer T. A. Lehmann, bør til Sagsøgeren. Kaptajn J. Lindberg, som Fører af Dampskibet „Gladstone", betale 144 Kr. 65 Øre med Renter deraf 5 % p. A. fra $^{17}/_{2}$ 06, til Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 25 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 8	Aargang VII	1906

27.

Norges Høiesteret, den 12 Mai 1906.

Dampskibet „Rask"s Rederi
(Advokat Feragen)

mod

A/S Embretsfos Fabriker
(Advokat Seip).

Klausulen: The ship to be loaded as fast as she can receive, maa forstaaes efter sit Lydende, saa at Lastning skal ske saa hurtigt, som Fartøiet kan modtage Ladningen, dog at Fartøiet kun kan fordre Levering i den for Stedet sædvanlige daglige Arbeidstid. At Befragteren leverer Last inden den Tid, Liggedagene efter *Sjøfartslovens § 118* begynder, er ikke i og for sig tilstrækkeligt til at antage, at denne Bestemmelse er fraveget.

Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til den af Haugesunds faste Sjøret den 6 Mai 1904 afsagte Dom, ved hvilken blev kjendt for Ret:

„Af det i Drammens Privatbank paa Konto „Embretsfos

eller S/s „Rask“ ifølge Overenskomst af 8 April 1903 indsatte Beløb Kr. 1146,60 tilkjendes Kr. 491,40 — fire Hundrede niti en Krone og firti Øre — Indstævnte, Dampskibet „Rask“s Rederi og de øvrige Kr. 655,20 — sex Hundrede femti fem Kroner og 20 Øre — Citantskabet, Aktieselskabet Embretsfos Fabriker, begge Beløb med paaløbne Bankrenter.

Processens Omkostninger ophæves“.

Denne Dom har begge Parter, Dampskibet „Rask“s Rederi ved Stævning af 3 Oktober 1904 og Aktieselskabet Embretsfos Fabriker ved Kontrastævning af 27 s. M., paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Hovedappellanten, Dampskibet „Rask“s Rederi, har nedlagt saadan Paastand:

„At Appellantskabet, Dampskibet „Rask“s Rederi, tilkjendes det under Sagen omhandlede, i Drammens Privatbank indsatte Beløb Kr. 1146,60 med paaløbne Bankrenter, og at Indstævnte, Aktieselskabet Embretsfos Fabriker, tilpligtes at betale Appellantskabet Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Af Kontraappellanten, Aktieselskabet Embretsfos Fabriker, er nedlagt saadan Paastand:

Principalt: At Kontraappellantskabet, Embretsfos Fabriker, kjendes berettiget til at hæve det i Henhold til Overenskomst af 8 April 1903 mellem Dampskibet „Rask“s Fører og Mæglerne, Pehrson & Wessel i Drammens Privatbank indsatte Beløb, Kr. 1146,60 med Renter.

Subsidiært: At Kontraappellantskabet kjendes berettiget til at hæve Beløbet med Fradrag af Godtgjørelse til Hovedappellantskabet, Dampskibet „Rask“s Rederi for 1 Overliggedag med Kr. 327,60 med Renter deraf.

Yderligere subsidiært: At Sjørettens Dom stadfæstes.

For alle Tilfælde: At Kontraappellantskabet hos Hovedappellantskabet tilkjendes Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Sjøretssagen blev, som det sees, anlagt af Embretsfos Fabriker mod „Rask“s Rederi og er gaaet dette imod for et Beløb, der ikke naar op til summa appellabilis. Høiesteret finder imidlertid, at Rederiet maa have Adgang til Appel. Sagen angaar en Fordring paa Overliggedagspenge Kr. 1146,60, som Rederiet mener at have paa Embretsfos Fabriker, men som disse bestrider. At Rederiet har staaet som Sagvoldere ved Sjøretten, er i Henhold til den i Sjøretsdommen omhandlede Aftale, som blev truffet

i Forbindelse med Meddelelsen af Konnossement og gik ud paa, at Embretsfos skulde deponere det nævnte Beløb, Kr. 1146,60 i Drammens Privatbank, og at Bankbogen med dens Paalydende skulde tilfalde Rederiet, hvis Embretsfos ikke inden 4 Uger havde begyndt Søgsmaal mod Rederiet til Beløbets Tilbagebetaling. I Realiteten er Forholdet altsaa det, at det er Rederiet, som er Fordringshaver, og da den Fordring, det mener at have, udgjør Kr. 1146,60, maa Adgang til Appel staa aaben. Det nævnte processuelle Arrangement kan ikke være til Hinder herfor.

Hvad Sagens Realitet angaar, er Høiesteret enig med Sjøretten i, at der her ikke er Anvendelse for Sjølovens deklaratoriske Liggedagstarif, idet „anden Aftale“ maa ansees truffet ved den omhandlede Klausul „The ship to be loaded as fast as she can receive“, og at denne Klausul er at forstaa overensstemmende med sit Lydende, saaledes altsaa, at Lastning skal ske saa hurtigt, som Fartøiet kan modtage Ladningen, dog at Fartøiet kun kan fordre Levering i den for Stedet sædvanlige daglige Arbeidstid.

Sjøretten har videre anseet det den første Dag indlastede Kvantum 470$^{3}/_{5}$ Tons som det Maximum, Fartøiet kunde modtage pr. Dag, hvorefter det til Modtagelse af den hele Ladning, 1460 Tons, skulde behøve 3 Dage og 1 Time. I Henhold hertil har Sjøretten regnet 4 Liggedage. Rederiet har imidlertid gjort gjældende, at det ved Sjøretten har været in confesso mellem Parterne, at Fartøiet fra sin Side kunde have indlastet Ladningen i høist 3 Dage. Heri maa Høiesteret, efter hvad der af Sjøretsproceduren er dokumenteret, give Rederiet Medhold. Naar Embretsfos nu i Overensstemmelse med Sjørettens nævnte Afgjørelse benægter, at Fartøiet kunde modtage Ladningen paa 3 Dage, kan denne Benægtelse, da Rederiet har protesteret mod samme som ny ikke komme i Betragtning. Høiesteret finder i Modsætning til Sjøretten, at Liggedagene først kan ansees at have begyndt at løbe fra og med Fredag 3 April. Jo kortere en aftalt Liggedagstid er, desto større Grund vil der i Almindelighed være for Befragteren til at holde fast paa den ene Dag, Sjøfartslovens § 118.2, i Mangel af anden Aftale, giver ham Ret til at kræve, og i nærværende Tilfælde har det, efter hvad der er oplyst om Lasteforholdene i Drammen, forøget Formodning mod sig, at Befragteren skulde have givet Afkald paa denne Ret. Skibet har Bevisbyrden for, at saadant Afkald er givet. Men under de foreliggende Omstændigheder finder Høiesteret ikke, at saadant Bevis er ført blot ved Paapegning af den Kjendsgjerning, at Lastningen begyndte

allerede Torsdag 2 April, dertil er den nærmere Sammenhæng hermed for lidet oplyst.

Hvad betræffer Spørgsmaalet om det kan lægges Fartøiet til Last, at Indlastningen ikke blev tilendebragt Tirsdag 7 April, er Høiesteret enig med Sjøretten under Tiltrædelse i det Væsentlige af dens Begrundelse.

Efter det Anførte finder Høiesteret, at Liggedagene udløb med Mandag 6 April og at der følgelig tilkommer Fartøiet Godtgjørelse for 1½ Overliggedag, altsaa det samme Resultat, hvortil Sjøretten er kommet, men bygget paa anden Begrundelse, uden at det dog derfor antages nødvendigt at give ny Konklusion.

Processens Omkostninger ogsaa for Høiesteret findes at burde ophæves.

To af de Voterende mene med Sjøretten, at Liggedagene maa ansees at være begyndt med Torsdag 2 April, den Dag, paa hvilken Lastningen begyndte.

Det heder i Sjølovens § 218, at „Befragteren har Krav paa, at Skibsføreren holder Skibet rede til Lastning i en vis Tid (Liggedage) uden Godtgjørelse“. Befragteren har følgelig ikke Krav paa længere Lastetid uden Godtgjørelse, altsaa, naar Underretning meddeles efter Kl. 4, ikke Krav paa den paafølgende Dag + de aftalte eller lovbestemte Liggedage.

Men heraf maa fremgaa, at hvis den Skipper, som giver Underretning efter Kl. 4 er pligtig til at indtage Last den paafølgende Dag, naar Befragteren allerede da kommer med den, saa maa Liggedagene dermed tage sin Begyndelse. Og antager man, at Skipperen naar han har givet Underretning efter Kl. 4 ikke er pligtig til at modtage Last før den næst paafølgende Dag, maa han, naar Befragterens Folk kommer med Lasten allerede den paafølgende Dag, og Befragteren ikke har forhandlet med ham om at faa denne Dag paa Kjøbet, kunne forudsætte som givet, at Dagen skal regnes som Liggedag. Paaberaaber Befragteren sig Aftale om, at han skulde faa denne Dag extra, maa han have Bevisbyrden for en saadan Indrømmelse. Dette, 4 Dage istedetfor 3, vilde klarlig være en Ydelse udover det pligtige. Det vilde være Afvigelse af en Arbeidsdag for Skipper og Mandskab samt Udgifter til Kul, Olje m. v., alt som ren Gave. Paa den anden Side kan det ikke betragtes som nogen egentlig Indrømmelse, at Befragteren ikke benytter den Frist, som han ingen Brug har for. Han forandrer blot Lastetiden fra f. Ex. Torsdag og Fredag til Onsdag og Torsdag.

Idet disse to Voterende forøvrigt er enige med Høiesterets Pluralitet, bliver det deres Resultat, at Rederiet maa tilkjendes det hele Beløb, som det har paastaaet, og at Sagens Omkostninger bør ophæves for begge Retter.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Aar 1904, den 6 Mai blev Sjøret sat paa Byfogedkontoret, betjent af Byfogden og de faste Sjøretsmedlemmer J. Christie og M. A. Sakkestad.

Hvor da afsagdes Dom i Sag No. 63, 1903, A/S Embretsfos Fabriker mod Dampskibet „Rask"s Rederi.

Sagen optoges til Paadømmelse 5 f. M., men Formanden havde paa Grund af de mange andre Embedsforretninger ikke kunnet faa sit Votum færdigt før 26 f. M., hvorefter Sagen har cirkuleret.

Formanden fremlagde Erklæring af 23 f. M. fra Parternes Sagførere og afgav saadant Votum:

Ved Sjøretsstævning af 5 Mai, irettelagt 13 Juni 1903 har Citanten sagsøgt Indstævnte og efter forgjæves Forligsmægling nedlagt Paastand paa, principalt at Citantskabet kjendes berettiget til at hæve det i Henhold til Overenskomst af $^{8}/_{4}$ 1903 mellem Dampskibet „Rask"s Fører og Mæglerne, Pehrson & Wessel i Drammens Privatbank indsatte Beløb Kr. 1146,60 med Renter, subsidiært, at Citantskabet kjendes berettiget til at hæve Beløbet med Fradrag af Overliggedagspenge for 1 Dag.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og nedlagt Paastand paa principalt, at Indstævnte kjendes berettiget til at hæve det omtvistede i Drammens Privatbank indsatte Beløb med Renter, subsidiært at Indstævnte frifindes; skulde Retten anse Indstævnte berettiget alene til Overliggedagspenge for en kortere Tid end $3^{1}/_{2}$ Dag, paastaaes Dom i Overensstemmelse dermed.

Begge Parter har derhos paastaaes Sagsomkostninger tilkjendt hos Modparten.

Sagens faktiske Historie er følgende:

Ved Certeparti af $^{25}/_{3}$ 1903 fragtede Citantskabet gjennem Mæglerfirmaet Johnsen & Bergman (i Kristiania) Dampskibet „Rask" (af Haugesund) til de første Dage i April 1903 at laste i Drammen en Ladning vaad Træmasse til Preston for den i Certepartiet fastsatte Fragt. Skibet ankom til Drammen Onsdag 1 April, Kl. 5 Eftermd. og fortøiede til Lastepladsen og Føreren, Kaptein Lea, meldte s. D. Skibet klar til Lastning for den i Certepartiet angivne Agent, Pehrson & Wessel. Lastningen paabegyndtes Torsdag den 2 April, Kl. 6 Formiddag og fortsattes hele Dagen til Kl. 6 Eftermd. Fredag lastedes kun i ca. 3 Timer, Lørdag i 6 Timer, Mandag i 5 Timer, Tirsdag i $3^{1}/_{2}$ Time og Onsdag i $2^{1}/_{2}$ Time. Da Konnossementet skulde ud-

stedes sidstnævnte Dag, gjorde Kaptein Lea Krav paa Overliggedagspenge for $3^1/_2$ Dag (regnet til Kl. 12 Middag) Kr. 1146,60 og for at faa rent Konnossement blev da Citantskabets Agent, Konsul Bache i Drammen, ved skriftlig Overenskomst s. D. enig med Kaptein Lea om at Beløbet skulde indsættes af Citantskabet i Drammens Privatbank paa Konto „Embretsfos" eller S/S „Rask" og Kontrabogen deponeres hos Pehrson & Wessel, hvorefter Tvisten om, hvem Beløbet skulde tilhøre, skulde afgjøres af Domstolen.

Citantskabet gjør nu gjældende, at da Lastning (og Losning) ifølge Certepartiet skulde ske „as fast as she (ɔ: Skibet) can receive stow (& deliver) in the usual manner", og da Varen er leveret af Citantskabet saa hurtigt som det under Forholdene i Drammen var muligt, har Citantskabet ingen Forpligtelse til at betale for Overliggedagspenge, da Skibets 6 Liggedage ikke var overskredet af Citantskabet, subsidiært ialfald ikke med mere end 1 Dag.

Indstævnte fremholder derimod, at Certepartiets Bestemmelse om Lastning „as fast as she can receive" maa tages bogstaveligt og henføres alene til Skibets Evne til hurtig Lastning; at 2, „the usual manner" kun sigter til Lastningsmaaden i Drammen (ikke Hurtigheden) 3, at førstnævnte Bestemmelse („as fast o.s.v.) har ophævet de i Sjøfartslovens § 119 deklaratorisk bestemte Liggedage, 4, at Skibet bevislig kunde have lastet det modtagne Vareparti, 1 460 Tons Træmasse i 3 Dage, hvorfor Overskridelsen med $3^1/_2$ Dag maa betales af Citantskabet som Overliggedage.

Det første Spørgsmaal, som maa afgjøres er om Certepartiets Bestemmelse om Lastning „as fast as she can receive" har som „anden Aftale" afløst Liggedagstariffen i Sjøfartslovens § 119. Det finder jeg at maatte besvare bekræftende, selv om der altsaa ikke er sat bestemt Antal af Lastedage i Certepartiet. Bestemmelsen har god Mening. Det maa blive Befragterens Sag at erkyndige sig om, hvor hurtigt det befragtendes Skib kan laste, før han underskriver et Certeparti med saadant Indhold. Ligesaa bør han kjende de lokale Lastningsforhold, hvad Citantskabet i nærværende Tilfælde godt kjendte, og reservere sig tydelig efter dem, hvad Citantskabet her ikke har gjort. Jeg lægger altsaa Vægten paa Ordet „she": saa hurtig som Skibet kan modtage. Ordene „in usual manner", som staar i Begyndelsen af Certepartiets trykte Tekst og uden nogen Forbindelse med det meget længere nede i Certepartiet indskrevne „as fast o.s.v.", sigter efter min Mening kun paa Lastemaade i Almindelighed (at Lasten skal modtages ved Skibsside og behandles paa almindelig forsvarlig Maade). Der er derfor ingen Grund for mig til at afgjøre, om Citantskabet har leveret Ladningen saa hurtig som det kunde. Jeg er forsaavidt i Overensstemmelse med den af Christiania Sjøret under $^5/_{12}$ 1900 afsagte Dom i Sag „Mimona"s Rederi mod Skedsmo Dampsag og Høvleri (indtaget i „Samling af nordiske Domme i Sjøfartsanliggender", Aargang 1901, S. 106—112).

Det næste Spørgsmaal bliver da, hvor hurtigt Dampskibet „Rask" kunde have indlastet de 1460 Tons Træmasse. Det er uimodsagt anført af Indstævnte, at Skibet den første Dag, Torsdag, indlastede $470^2/_5$ Tons. Da arbeidedes fuld Dag, fra Kl. 6 Morgen, til Kl. 6 Aften og jeg maa gaa ud fra, at der arbeidedes i Skibets Interesse, saa hurtigt som muligt. Da Indstævnte her maa have Bevisbyrden for, at man kunde være indlastet, hvis saa kunde være gjort, men intet saadant er bevist, maa jeg sætte 470 $^2/_5$ Tons som Maxmium pr. Dag. Paa den anden Side maa nemlig Arbeidsdagen ikke sættes længere

end som skeet første Dag, idet Citantskabet ellers vilde være givet Indstævnte i Vold, hvis denne ved Overarbeide (f. Ex. Natarbeide) vilde forcere Indlastningen. Det sees ogsaa af Proceduren, at vanlig Slutningstid om Aftenen er Kl. 6, idet Citantskabet søgte at formaa Kaptein Lea til at fortsætte Lastningen efter Kl. 6 Tirsdags Aften (7 April) forat blive færdig dermed den Dag. Da der indtoges ialt 1 460 Tons, vilde altsaa dette Kvantum have kunnet indlastes i 3,1 Dag eller paa 3 Dage og 1 Time. Det er jo muligt, at det ogsaa kunde være gjort paa kun 3 Dage, som Indstævnte paastaar; men da dette ikke er bevist, maa jeg fastholde 3 Dage og 1 Time, saa meget mere som Lastning i Regelen vil gaa senere de følgende Dage end den første Dag. Der er intet oplyst om, at Citantskabet den første Dag, Torsdagen, sinkede Indlastningen ved sin Levering. Da Liggedagene kun beregnes i hele Dage, maa jeg i nærværende Tilfælde regne „Rask"s Liggedage til 4 (omend det kun gaar 1 Time ind paa den 4de Dag).

Det tredie Spørgsmaal er da, naar disse 4 Dage skal ansees at være begyndt. Efter Sjøfartslovens § 118.2 skulde de begynde Fredag 3 April (Kl. 6 Morgen), men Lastningen begyndte allerede Torsdag den 2 April (Kl. 6 Morgen) og de Indstævnte mener derfor, at Liggedagene ogsaa maa regnes fra dette Tidspunkt. Heri maa jeg ogsaa være enig. Liggedagen maa ansees at begynde at løbe i det Øieblik Lastningen paabegyndes, naar der ikke forud eller senest samtidig er gjort noget Forbehold. Er der i nærværende Tilfælde gjort noget Forbehold, saa er det ialfald ikke gjort førend ud paa Formiddagen efter at Lastningen havde varet flere Timer. At Lastningen er begyndt af Skibets Folk uden Afladerens (Citantskabets Samtykke), hvilket disse paastaar, er der ikke ført noget Bevis for og kan ikke antages mod Indstævntes Benægtelse. Citantskabet maa have Bevisbyrden for sin Paastands Rigtighed. De 4 Liggedage udløb altsaa paa og med Mandag den 6 April.

Det sidste Spørgsmaal er nu, om Citantskabet eller Indstævnte skal bære Ansvaret for, at Lastningen ikke blev tilendebragt Tirsdag ved Overarbeide efter Kl. 6 Eftermiddag, men maatte fortsættes Onsdag fra Kl. 6—8$^1/_2$ Formiddag, da Skibet var fuldlastet. Citantskabet paastaar, at Kaptein Lea nølede saa længe med at bestemme sig for Overarbeide Tirsdags Aften, at da han endelig gjorde det, var Arbeiderne allerede gaaede fra Skibet (Kl. 6 Eftermiddag). Indstævnte paastaar, at Citantskabet ved sin Agent Bache ikke vilde give bestemt Erklæring forat ville bære Omkostningerne ved Overarbeidet. Bache har vistnok i en Skrivelse af $^4/_6$ 1903 til Citantskabet (Bilag 2 ad 1) sagt, at der udstedtes en Erklæring, hvorved Citantskabet paatog sig Ansvaret for mulige Krav, som Indstævnte maatte have (for Overarbeide) men som Vidne i Drammen $^{15}/_9$ 1903 har Bache ændret dette ved at forklare, at han tror han vilde gaaet med paa at dække Extraudgifterne ved Overarbeide, hvis Kaptein Lea havde lovet at fortsætte Arbeidet (efter Kl. 6 Eftermiddag). Og i sit Indlæg af $^5/_{10}$ 1903 har Citantskabet udtrykkelig udtalt, at det ikke ubetinget blev lovet Kaptein Lea, at Citantskabet vilde paatage sig Udgifterne ved Overarbeide. Da Indstævnte var fuldt berettiget til Erstatning derfor før Afseilingen (hvilket er in confesso), maa det saaledes siges at være Citantskabets Skyld, at Kaptein Lea ikke hurtigt nok kunde bestemme sig for Overarbeide, hvorfor Citantskabet maa pligte at bære Overliggedagspenge ogsaa for den halve følgende Dag, Onsdagen. Da Overliggedagspengene for 3$^1/_2$ Dag er af Parterne beregnet til Kr. 1146,60 bliver de for 1$^1/_2$ Dag Kr. 491,40, som altsaa med

Renter maa tilkjendes Indstævnte, medens Resten af de deponerede Kr. 1146,60. Kr. 655,20 med Renter tilfalder Citantskabet. Med Renter mener jeg de paaløbne Bankrenter.

Efter de Resultater, jeg er kommet til, er det unødvendigt for mig at drøfte de øvrige Spørgsmaal, som er omhandlede under Proceduren.

Sagen Omkostninger antages at maatte ophæves.

Min Konklusion bliver altsaa:

Af det i Drammens Privatbank paa Konto „Embretsfos“ eller S/S „Rask“ ifølge Overenskomst af 8 April 1903 indsatte Beløb Kr. 1 146,60 tilkjendes Kr. 491,40 Indstævnte, Dampskibet „Rask“ Rederi, og de øvrige Kr. 655,20, Citantskabet A/S „Embretsfos“s Fabriker, begge Beløb med paaløbne Bankrenter.

Processens Omkostninger ophæves.

T. J. Tharaldsen.

Vi tiltræde Formandens Begrundelse og Konklusion.

J. Christie. M. A. Sakkestad.

28.

Norges Høiesteret, den 9 Juni 1906.

Arendals Sjøforsikringsselskab
(Advokat Feragen)

mod

Dampskibet „Hisø“s Rederi
(Advokat Diesen).

Anvendelse af *Sjøforsikringsplanens § 44 sidste Stykke* om Fordeling af Kollisionsansvar mellem Kaskoassurandør og Fragtassurandør udelukkes ikke derved, at Skibet, paa den Tid Ansvaret opstod, seilede under Maanedscerteparti. Bruttofragten beregnes ved til Maanedsfragten at lægge et Beløb svarende til Havariudgifter etc., som det efter Maanedscertepartiet paahviler Maanedsbefragterne at betale.

Ved Stævning af 19 Januar 1905 har Arendals Sjøforsikringsselskab efter at være meddelt Bevilling til Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis paaanket til Høiesteret Arendals

Sjørets Dom af 5 August 1904, hvorved kjendtes for Ret: „Arendals Sjøforsikringsselskab bør til Dampskibet „Hisø"s Rederi betale det paasøgte Beløb Kr. 326,36 med 4 Procent Renter heraf fra 7 December 1903 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes o.s.v.

Appellanten har for Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling, nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstævnte, Dampskibet „Hisø"s Rederi, har nedlagt saadan Paastand: principaliter, at Sjørettens Dom stadfæstes,

subsidiært: at Appellantskabet tilpligtes under Lovens Tvang at betale Indstævnte Kr. 212,45 med lovlige Renter fra Sjøretsstævningen, i begge Tilfælde: at Appellanten tilpligtes at betale Indstævnte Sagens Omkostninger ved Høiesteret.

Angaaende Sagens faktiske Omstændigheder henvises til Sjøretsdommens Præmisser. Her ved Retten er af Appellanten fremlagt en Beregning under Forudsætning af at Fragten skal bidrage kun med Timecharterfragten uden Tillæg af de af Befragteren udredede Lastnings- og Losningsudgifter, Havneudgifter og Kulforbrug. Videre er fremlagt trykt Blanket for time-charter, government-form, der benyttes hos Fearnley & Eger.

Rederiet har sagsøgt Forsikringsselskabet til Betaling af Kr. 326,36 udover hvad Dispachen har opført, idet det hævder, at den *hele* ved Kollisionen paadragne Erstatning falder paa Kaskoassurandøren, fordi Rederiet ikke hæfter med den allerede oppebaarne Fragt. I alle Fald, mener Rederiet, kan ved Timecharter Bruttofragten ikke bestemmes som i Dispachen gjort ved til Fragten at lægge Lastnings- og Losningsudgifter, Havneudgifter og Kulforbrug.

Høiesteret kan ikke være enig med Sjøretten i, at der her foreligger ikke Bortfragtning, men Bortleie af Skibet. At Forholdet maa bedømmes som Bortfragtning, følger efter Høiesterets Opfatning deraf, at det efter Certepartiet som sædvanligt ved Bortfragtning paa Tid er Rederiets Sag at antage, lønne og afskedige Officerer og Mandskab, og at derfor Skibet maa ansees for at være i Rederiets Besiddelse, uanseet at dette har forpligtet sig til i en vis Udstrækning at lade Kapteinen efterkomme Befragterens Ordres. Man finder det efter dette unødvendigt at opholde sig ved det Spørgsmaal, om den Befragtning, som Sjøretten har lagt til Grund, rettelig kan føre til det af den antagne Resultat.

Høiesteret kan videre ikke finde, at Anvendelsen af Sjøfor-

sikringsplanens § 44, sidste Afsnit, udelukkes derved, at Fragten er bestemt for Tid og ikke for Reise, og Udgifterne ved Skibets Fart fordelt mellem Reder og Befragter eller, hvad Rederiet særlig gjør særlig gjældende, ved at Fragtbetalingen er ordnet saaledes, at den sker forskudsvis og Rederiet i Tilfælde af Forlis ingen Forpligtelse har til Tilbagebetaling, forsaavidt angaar Tiden indtil Forliset. Vistnok medfører disse særegne Vilkaar i Fragtkontrakten, at endel af den Risiko vedkommende Fragten, som efter almindelige Befragtningsvilkaar paahviler Rederen, overføres fra denne paa Befragteren, og at saaledes den paa Reisen faldende Bruttofragt ikke i samme Udstrækning som ellers af Rederen er sat i Vove paa Sjøen. Men man antager ikke, at Rederen ved et saadant Arrangement med Befragteren kan overføre paa Kaskoassurandøren i dens Helhed den Risiko for Erstatningsansvar paa Grund af Sammenstød, som ellers kun for en Del vilde paahvile ham. Ved den omhandlede Bestemmelse i Planens § 44 er det endog udtrykkelig betinget, at denne Risiko skal fordeles forholdsvis paa Kaskoassurandøren og Fragtassurandøren. Man har herved havt for Øie den Forudsætning, at ogsaa Fragten er forsikret. Det er imidlertid en Selvfølge, at Kaskoassurandørens Risiko ikke kan blive større derved, at Fragten er uassureret.

At den forskudsvis indbetalte og in casu uassurerede Fragt ikke skulde kunne assureres mod den Risiko for Rederen, der ligger i Planens § 44 s. P., kan Retten ikke gaa udifra som givet, og selv om det var Tilfælde indsees ikke Kaskoassurandørens Ansvar derved at skulle kunne blive et andet og større.

Med Hensyn til Bruttofragtens Beregning findes Appellantens Beregningsmaade at burde nyde Medhold. Det vilde ellers staa i Reders og Tidsbefragters Magt at aftale et Fragtbeløb, der aldeles ikke svarede til hvad Forudsætningen har været i § 44 med Bruttofragt. Og ved dennes Ansættelse kommer regelmæssig de Udgifter, hvorom her spørges, i Betragtning som Udgifter, Rederen har at bære. Ved Dispachens Ansættelse af disse Udgifter til 7 000 Kr. er ingen speciel Indsigelse gjort.

I Henhold til det Anførte findes Appellantens Paastand om Frifindelse at burde tages tilfølge med Ophævelse af Processens Omkostninger for begge Retter, og afsiges saadan

Dom:

Arendals Sjøforsikringsselskab bør for Dampskibet „Hisø"s

Rederis Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Certeparti af 21 Juni 1902 blev S/S „Hisø" af Rederiet bortleiet til „Munson Steamship Line" for et Tidsrum af 12 Kalendermaaneder.

I det Tidsrum, som omfattedes af dette Certeparti, kom „Hisø" i Marts 1903 paa Reise fra Cienfuegos til New-Orleans i Kollision med et under Bugsering værende udgaaende Skib, hvilket medførte et Erstatningsansvar for „Hisø" af Kr. 28 743,52, hvoraf ifølge en af Dispachør Brønlund foretaget Erstatningsberegning paa Bruttofragten under Paaberaab af Norsk Sjøforsikringsplans § 44, sidste Afsnit er faldt Kr. 897,49. Bruttofragten er af Dispachøren udfundet ved til den paa Reisens Varighed faldende Andel af Maanedsleien at lægge de af Munson Steamship Line betalte Skibsudgifter for den paagjældende Reise. Ved denne Beregningsmaade er — efter hvad Citantskabet i nærværende Sag uimodsagt har anført, — et Beløb af Kr. 326,36 fragaaet i det Ansvar, som Arendals Sjøforsikringsselskab, der er den største Kaskoassurandør, vilde have at udrede.

Da „Hisø"s Rederi har følt sig brøstholden ved denne Beregningsmaade, idet det formener, at der her ingen Bruttofragt efter Planens Mening foreligger, har det ved Sjøretsstævning af 24 November 1903, sagsøgt Arendals Sjøforsikringsselskab og efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt Paastand om, at Sjøforsikringsselskabet tilpligtes at betale „Hisø"s Rederi Kr. 326,36 med lovlige Renter og Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Procesomkostninger.

Retten antager, om end ikke uden Tvivl, at Citantskabet maa blive at give Medhold i sin Paastand.

Da Sjøforsikringsplanen i September 1894 var Gjenstand for Revision, blev der af Revisionskomitéen, der havde foreslaaet indtaget som ny Bestemmelse det nuværende sidste Afsnit af § 44, til Begrundelse herfor anført, at denne nye Bestemmelse var nødvendiggjort ved, at Reder efter den nye Sjøfartslov hæfter for Skade, tilføiet ved Kollision, med Skib og Fragt istedetfor tidligere alene med Skib. Planens heromhandlede Bestemmelse maa derfor sees i Forbindelse med og forstaaes med den Begrændsning, som følger af de paagjældende Paragrafer i Sjøfartsloven. Naar det i disse bestemmes, at Rederen hæfter med Skib og Fragt, kan hermed tydeligvis alene være ment den ham (Rederen) tilkommende Fragt. Paa samme Maade maa da Udtrykket „Bruttofragt" i Planens § 44, sidste Afsnit forstaaes, altsaa den Rederen tilkommende Bruttofragt. In casu findes der imidlertid, da Kollisionen foregik, efter Rettens Mening ingen Rederen tilkommende Fragt, idet der nemlig her fra Rederens Side ikke foreligger nogen Bortfragtning, men en Bortleie af Skibet.

Ved det fremlagte Certeparti sees „Hisø"s Rederi at have bortleiet „hire" Skibet til et New-York Firma for en vis maanedlig Betaling, der helt bortfalder, saasnart Skibet ophører at existere og delvis for saa lang Tid som det i Kontraktstiden er uanvendeligt for Leieren. Denne har yderligere forbeholdt sig Tilbagebetaling af mulig forudbetalt Leie, der ved Skibets Tilintetgjørelse ikke maatte være optjent. Her er ikke Tale om Fragt eller Fragtforskud. Skibet er stillet helt til Leierens Disposition saaledes, at denne (alene med visse specielt nævnte Undtagelser) kan anvende det til hvilketsomhelst Brug og i

hvilkensomhelst Fart. Vistnok skal Rederiet holde Fører og øvrige Besætning. men ogsaa paa dette Forhold har dog Leieren Indflydelse, idet han efter Post 11 i Certepartiet kan kræve Ombytning af Befal eller Maskinbesætning.

Under Hensyn til den udstrakte Raadighed, som Leieren saaledes har over Skibet, er Forholdet efter Rettens Mening væsensforskjelligt fra almindelig Befragtning derunder ogsaa saadan Tidsbefragtning, hvor en Reder for en vis maanedlig Betaling bortfragter sit Skib for flere Reiser mellem 2 bestemte Havne eller med en vis Sort Last mellem nærmere bestemte Havne Certepartiet af 21 Juni 1902 er ingen Transportkontrakt, men en locatio rei. Idet man med Hensyn til Forholdet mellem „Bortleie og Bortfragtning" af Skib henviser til Platou Sjøret P. 227 o. fl. til hvilke Udtalelser Retten idethele finder at kunne slutte sig, bemærkes, at det Resultat, hvortil Retten i nærværende Sag er kommet, ikke antages at komme i Strid med de Betragtninger, der af Høiesteret er gjort gjældende i de i „Retstidende" for 1903 Side 580 ff. og 642 ff. refererede Domme.

Idet Retten saaledes som anført antager, at der in casu fra Citantskabets Side ikke har foreligget nogen Bortfragtning af Skibet, og at der som Følge heraf ved Kollisionen ikke har existeret nogen Rederen tilkommende Bruttofragt, paa hvilken Erstatningen efter Planens § 44 sidste Led skal fordeles, vil den hele Erstatning falde paa Skibet eller dettes Assurandør.

I Henhold hertil vil, da der fra Indstævntes Side ingen Bemærkning er gjort ved Størrelsen af det Beløb, som Indstævnte efter Citantskabets Mening, yderligere pligter at erstatte, Citantskabets Paastand blive at tage tilfølge, idet dog Omkostningerne af Hensyn til Sagens tvivlsomme Beskaffenhed bliver at ophæve.

29.

Kungl. Maj:ts dom, den 24 April 1906.

Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun

mot

Rederiaktiebolaget Sverige-Kontinenten m. fl.

Sedan bärgadt fartyg utan att gälda bärgarelön eller ställa säkerhet därför lämnat den plats, dit det efter bärgningen förts, förliser fartyget och blir vrak. Fråga huruvida rederiet, dess verkställande direktör och befälhafvaren å fartyget härigenom blifvit personligen ansvariga för bärgarelönens gäldande. *§§ 224 och 229 Sjölagen.*

Ångfartyget „Rex", tillhörigt Rederiaktiebolaget Sverige-Kontinenten och trafikerande linjen Trelleborg-Sassnitz, grundstötte den 2 December 1898 på östra sidan af inseglingsrännan till Trelleborgs hamn. På uppdrag af befälhafvaren Friherre Axel Adolf Hermelin tog Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun samma dag „Rex" af grundet, hvarefter fartyget infördes till Trelleborgs hamn. Vid dykareundersökning befanns fartyget icke hafva lidit någon afsevärd skada. Utan att gälda bärgarelön eller ställa säkerhet därför återupptog „Rex" härpå sina turer och afgick den 5 December 1898 från Trelleborg till Sassnitz. Turerna fortsattes sedermera med något mindre afbrott till den 27 Februari 1900, då ångaren förliste utanför kusten å Rügen och blef vrak. „Rex", som vid grundstötningen hade ett värde öfver 400 000 kronor, var försäkrad för 450 000 kronor. Försäkringssumman uppbars också af rederibolaget.

Emellertid pågick rättegång mellan bärgningsbolaget och rederibolaget rörande storleken af bärgarelönen för förutnämnda bärgning. Genom Kungl. Maj:ts dom den 3 November 1902 förpliktades rederibolaget att till bärgningsbolaget med fartyg, frakt och last i bärgarelön utgifva 40 000 kronor jämte 5 % ränta därå från den 25 Januari 1899. Genom försäljning af vraket med inventarier, ersättning för last och frakt samt andel i subvention erhöll bärgningsbolaget emellertid allenast 11 185 kronor 62 öre.

Bärgningsbolaget instämde nu till Stockholms Rådstufvurätt rederibolaget, dess verkställande direktör, Kaptenen Gustaf Oscar Wallenberg och befälhafvaren å „Rex", Friherre Hermelin med yrkande att enär de i uppenbar strid mot 229 § i Sjölagen utan

bärgningsbolagets medgifvande låtit „Rex“ lemna Trelleborgs hamn, innan bärgarelönen guldits eller säkerhet därför ställts, rederibolaget och dess medparter måtte förpliktas att en för alla och alla för en till bärgningsbolaget utgifva hvad genom deras berörda förfarande icke kunnat af bärgarelönen utgå eller 28 814 kronor 38 öre jämte ränta.

Rederibolaget och dess medparter påstodo att det varit med bärgningsbolagets medgifvande, som „Rex“ efter bärgningen lämnat Trelleborgs hamn. Något personligt ansvar för bärningslönens gäldande ansågo de mot stadgandet i 224 § Sjölagen icke kunna ifrågakomma.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 23 Januari 1904:

Enär rederibolagets ansvarighet för bärgarelönen varit jämlikt 224 § Sjölagen begränsad till det bärgade godset,

samt om än antagas finge att det bärgade fartyget utan bärgarnes medgifvande lämnat Trelleborgs hamn, dit fartyget efter bärgningen förts, sådant desto mindre kunde anses hafva för rederibolaget, dess verkställande direktör Kaptenen Wallenberg eller fartygets befälhafvare medfört personlig ansvarighet för bärgarelönen som dylik påföljd hvarken i 229 § Sjölagen eller eljest funnes stadgad,

alltså och då vid sådant förhållande bärgningsbolaget genom sin underlåtenhet att efter bärgningen behålla fartyget i sin besittning eller att eljest vidtaga åtgärd till upprätthållandet af sin panträtt i det bärgade måste anses skyldigt vidkännas att efter fartygets förolyckande, bärgarelönen icke blifvit ur fartyget jämte frakt och last bärgningsbolaget till fullo gulden,

pröfvade Rådstufvurätten rättvist ogilla bärgningsbolagets talan, men blefve med afseende å sakens beskaffenhet rättegångskostnaderna mellan parterna kvittade.

Bärgningsbolaget sökte efter vad ändring, som af motparterna bestreds.

Svea Hofrätt (hrr. *Westrin*, *Leijonhufvud* och *Renström)* yttrade i dom den 1 Juli 1904 att enär af hvad i saken förekommit framginge att, då rederibolaget efter ångfartyget „Rex“s bärgning hos bärgningsbolaget gjort framställning att fortfarande få i trafik använda berörda fartyg, bärgningsbolaget icke motsatt sig detta, pröfvade Hofrätten rättvist fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit såväl i hufvudsaken som beträffande rättegångskostnaden; och skulle bärgningsbolaget ersätta motparterna deras kostnader i Hofrätten med 60 kronor jämte lösen för Hofrättens dom.

Hofrättsrådet *Wästfelt* var ifråga om motiveringen något skiljaktig och yttrade: Emedan af hvad i saken förekommit framgå att, då rederibolaget efter ångfartyget „Rex“s bärgning hos bärgningsbolaget gjort framställning att fortfarande få för uppehållande af trafiken mellan Trelleborg och Sassnitz använda berörda fartyg, bärgningsbolaget icke motsatt sig detta, utan att fartyget med bärgningsbolagets vetskap blifvit i nämnda trafik begagnadt till dess detsamma den 27 Februari 1900 förolyckats, vid hvilket förhållande fartygets användande för berörda ändamål måste anses hafva skett med bärgningsbolagets medgifvande, förty instämmer jag i det slut, hvartill pluraliteten kommit.

Bärgningsbolaget fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af rederibolaget och dess medparter bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Öhman* och *Schartau)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta bärgningsbolaget att ersätta motparternas kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Föredraganden t. f. Revisionssekreteraren *Nyman* yttrade:

Enär rederibolaget och dess medparter icke visat, att de sökt och erhållit bärgningsbolagets medgifvande att använda ångfartyget „Rex“, då de den 5 December 1898 låtit fartyget återupptaga sina turer,

samt rederibolaget och dess medparter genom att sålunda låta fartyget utan bärgningsbolagets medgifvande, innan bärgarelönen guldits eller säkerhet därför blifvit ställd, lämna det ställe, dit det efter bärgningen förts, blifvit bärgningsbolaget ansvariga för den förlust, som för bärgningsbolaget kunde uppkomma genom minskning i fartygets värde,

ty och som bärgningsbolaget genom sin underlåtenhet att sedermera söka kvarstad å fartyget och sitt förhållande i öfrigt gent emot vederparterna icke kan anses hafva vare sig efterlåtit eller förverkat den rätt, bärgningsbolaget på sätt ofvan nämnts erhållit, att af rederibolaget och dess medparter utfå ersättning för eventuell förlust,

alltså och då i saken är ostridigt ej mindre att ångfartyget „Rex“ efter bärgningen haft ett värde, som öfverstigit den sedermera fastställda bärgarelönen 40,000 kronor jämte ränta än äfven att med anledning däraf att fartyget förolyckats bärgningsbolaget ur de föremål, hvarur bärgarelönen fastställts att utgå, kunnat i skilda poster utfå allenast tillhopa 11 185 kronor 62 öre, hvadan

bärgningsbolagets förlust uppgår till 28 814 kronor 38 öre jämte räntor,

hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med upphäfvande af domstolarnas beslut i hufvudsaken, ålägga rederibolaget och dess medparter att en för alla och alla för en till bärgningsbolaget utgifva sist sagda belopp 28 814 kronor 38 öre jämte ränta efter 5 % för hundradet från förfallodagarne till dess betalning komme att ske; och torde Kungl. Maj:t i fråga om rättegångskostnaderna, med ändring af Hofrättens dom, stadga att parterna skola vidkommas hvar sina kostnader å saken såväl vid domstolarna som hos Kungl. Maj:t.

Saken föredrogs den 29 Mars 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Pettersson*, *Billing*, *Bohman*, *Ramstedt*, *Westring* och *Grefberg)*, hvarvid Högsta Domstolen på de af Rådstufvurätten anförda skäl pröfvade rättvist fastställa det slut, hvartill Hofrätten kommit samt biföll i fråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t Nedre Revisionens betänkande.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 9 | Aargang VII | 1906

30.

Norges Høiesteret, den 26 Mai 1906.

August Leffler & Søn
(Advokat Gustav Blom)

mod

Dampskibet „Odin"s Rederi og Bergens Dampskibsassuranceforening
(for Indstævnte No. 2 Advokat H. J. Blom).

En Skibsfører overdrager til en anden Skibsmægler end den, der var ham anvist af Maanedsbefragteren, at inkassere Fragten for Reisen, skjønt han efter Certepartiet var forpligtet til i saa Henseende at følge Maanedsbefragterens Instruktioner. Mægleren gjør ikke Rede for Anvendelsen af den Del af Reisefragten, som blev tilbage, efterat Havariudgifter, som paahvilede den, var betalt, og Rederen ansees ansvarlig overfor Maanedsbefragterne for denne Fragtbalance. Rederen antages dog alene at hefte med Skibsformuen, som i nærværende Tilfælde antages at være den for Reisen oppebaarne Maanedsfragt, idet det ved Fartøiets Salg efter Havariet indvundne Beløb var anvendt af Skibets Fører eller hans Kommissionær. En Præskriptionsindsigelse, bygget paa *Sjøfartslovens § 283*, tages ikke tilfølge, idet Præskriptionen kun antages at kunne regnes fra det Tidspunkt, da Maanedsbefragteren havde modtaget af Rederen saadanne Oplysninger, som han efter Korrespondancen med Føie kunne vente sig tilstillet, og som var nødvendige til Opstilling af hans Fordring.

Angaaende nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til Præmisserne til den af Bergens Sjøret den 11 December 1903 afsagte Dom. Ved denne blev saaledes kjendt for Ret:

De Indstævnte, Disponent Joh. E. von der Ohe paa D/s „Odin"s Rederis Vegne og Bergens Dampskibsassuranceforening bør for Citantskabet, August Leffler & Søns Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

Denne Dom har Aug. Leffler & Søn ved Stævning af 12 Marts 1904 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har nedlagt saadan Paastand.

A. Principalt: At Indstævnte No. 1 D/s „Odin"s Rederi ved Disponent, Joh. v. d. Ohe, og Indstævnte No. 2, Bergens Dampskibsassuranceforening, tilpligtes in solidum at betale til Appellantskabet Aug. Leffler & Søn Frc. 3199,50 i denne Valuta eller i norske Penge efter Betalingsdagens Kurs med lovlige Renter og Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

B. Subsidiært: At Indstævnte No. 1, D/s „Odin"s Rederi ved Disponent, Joh. v. d. Ohe, alternativt Indstævnte No. 2, Bergens Dampskibsassuranceforening tilpligtes at betale til Appellantskabet det under A. nævnte Beløb med Renter og Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Subsidiært formener Appellanten Indstævnte ansvarlig for Kr. 1021,00 (Maanedsfragten).

Indstævnte, Bergens Dampskibsassuranceforening har ladet møde og paastaaet sig frifunden for Appellantens Tiltale og tilkjendt Sagsomkostninger for Høiesteret.

Indstævnte, Odins Rederi har ikke afgivet Møde, men Stævnemaalet og Dokumentationen er i Orden.

For Høiesteret er fremlagt nogle nye Dokumenter, hvoriblandt en Erklæring fra den Skibsmægler, til hvem Appellanten havde henvist „Odin"s Fører, Monsen. I denne Erklæring udtaler vedkommende Mægler bl. a., at han aldrig har havt nogen Konferance med „Odin"s Kaptein, og at denne ikke overleverede ham nogen af sine Papirer, men at alt blev udført mellem Kapteinen og den af denne antagne Mægler Parisis.

Assuranceforeningen har imidlertid benægtet denne Erklæring som ubeediget og urigtig, forsaavidt den staar i Strid med Kapteinens Prov.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Ved Tidsbefragtning kan Forholdet i sin Almindelighed ikke ansees at være blevet det, at Tidsbefragteren for den Tid, Befragtningskontrakten gjælder, er at betragte som Reder, saaledes at han skulde have overtaget det Rederen efter Sjøloven paahvilende Ansvar for Skipper og Mandskab, (kfr. Høiesteretsdom i „Retstidenden“ for 1903 P. 646). Dette Ansvar forbliver fremdeles hos den virkelige Reder, Fartøiets Eier, og det kan ikke indskrænkes til kun at gjælde ligeoverfor Trediemand. Det maa ogsaa gjælde ligeoverfor Tidsbefragteren, naar der ikke foreligger nogen særlig Fritagelsesgrund, hvad in casu ikke kan findes at være Tilfældet. Nogen Betydning i saa Henseende kan ikke tillægges den Klausul i Certepartiets trykte Text, at „Skibsføreren har, uagtet ansat af Rederiet, at befølge Befragterens Ordres og Anvisninger med Hensyn til hvad der er at foretage eller med Hensyn til Agentanliggender eller med Hensyn til andre Arrangements, og indgaar Befragteren herved paa at holde Rederiet skadesløs for alle Følger og Forpligtelser, som kan opstaa af Førerens Undertegning af Konnossementer eller anden Befatning dermed“. Denne Klausul paalægger Skipperen at befølge Tidsbefragterens Instrux og paalægger Tidsbefragteren at yde Erstatning til Rederen, om denne ved saadan Befølgelse maatte blive paaført noget Ansvar, men angaar ikke det Tilfælde, at Skipperen handler mod Instruxen og der deraf opstaar Tab for Tidsbefragteren. I saa Tilfælde maa Rederen ligeoverfor denne have det sædvanlige Ansvar for sin Skipper.

Nu er det in casu saa, at Skipperen i Anledning af Havariet ikke har benyttet den ham af Tidsbefragteren anviste Kommissionær, Mægler Duriau, men har overdraget til Skibets Kommissionær, Mægler Parisis at varetage ogsaa Fragtens Interesse. Og i Modsætning til Sjøretten kan Høiesteret ikke finde det ved Skipperens vage Vidneforklaring godtgjort, at det var gjennem Formidling af Duriau han engagerede Parisis dertil, eller at han overhovedet i forhaandenværende Omstændigheder havde gyldig Grund til i denne Henseende at fravige Instruxen. Som Følge heraf maa Skipperen ligeoverfor Tidsbefragteren have Ansvar for, hvorledes Kommissionæren har anvendt den af ham oppebaarne Konnossementsfragt og følgelig ogsaa have Pligt til at gjøre Rede for Anvendelsen. Samme Ansvar og Forpligtelse maa paahvile Rederiet, dog kun saalangt Sjøformuen rækker, naar der ikke foreligger særlig Grund til videregaaende Ansvar. For Anvendelsen af det omprocederede Beløb, den Del af Konnossementsfragten, som ikke

efter den fremlagte Dispache er medgaaet til Grosse-Havariudgifter, kan Rederiet imidlertid ikke findes at have gjort tilbørlig Rede, og det maa da finde sig i at tilsvare Beløbet, saavidt dets Sjøformue tilstrækker. Da det er paa det Rene, at Skipperen eller hans Kommissionær har anvendt hele det ved Fartøiets Salg udbragte Beløb, er det kun den af Rederiet oppebaarne Maanedsfragt, Kr. 1021,00, hvorom der forsaavidt kan være Spørgsmaal. Det er nok saa, som af Sjøretten bemærket, at Maanedsfragten ikke kontribuerer til Havariet, men den maa dog ansees henhørende til Rederiets Sjøformue og maa derfor kunne fordres anvendt til Dækkelse af Rederiets Ansvar for Skipperen. I Sjøretsdommen sees bemærket, at der ikke er nedlagt subsidiær Paastand paa Maanedsfragtens Beløb. Bortseet fra Spørgsmaalet, om en saadan Paastand ikke kan ansees subsidiært liggende i den principale, er det imidlertid at bemærke, at Rederiet ved Sjøretten har gjort gjældende, at dets Ansvar „ihvertfald maa begrændses til dette Beløb“.

Appellanten findes saaledes at have Fordring paa Rederiet for Maanedsfragtens Beløb, men mere kan Rederiet heller ikke pligte tilfølge sit Ansvar for Skipperen. Naar Appellanten gjør Paastand paa hele det Beløb, som efter Dispachens Udvisende skulde være i Behold af Konnossementsfragten, er til Begrundelse heraf gjort gjældende, at det er blevet anvendt til Udgifter, for hvilke Rederiet havde personligt Ansvar, og altsaa er kommet Rederiet tilgode. Men at dette er Tilfælde, maatte det være Appellantens Sag at bevise. Naar Rederiet ikke har Ansvar for Skipperen udover Sjøformuen, kan det heller ikke i større Udstrækning have Ansvar for at der blev gjort Rede for Skipperens Forhold. Noget Bevis i nævnte Henseende kan Appellenten imidlertid ikke findes at have tilveiebragt. Dispachen er paaberaabt som Bevis for, at Beløbet ikke kan være blevet anvendt til Grosse-Havariudgifter, der vedkom Fragten. Imidlertid kan dette, efter hvad der idethele foreligger, ikke ansees udelukket. Men selv om man vilde anse Dispachen forsaavidt afgjørende, er det ikke dermed givet, at Beløbet er kommet Rederiet tilgode. At dette skulde have saadan Pligt til at skaffe nærmere Oplysning om de Processer i Frankrig, hvortil Resten af Skibets Salgsbeløb og af Konnossementsfragten efter Parisis's Opgivende væsentlig er anvendt, og navnlig til at dokumentere Procesakter, at Undladelse deraf skulde drage tilfølge ogsaa udover Sjøformuen, findes ikke med tilstrækkelig Føie at kunne antages. Det er ikke godtgjort, at der vedkommende disse Processer er givet nogen særlig Fuldmagt fra Rederiet.

Dette har bestemt benægtet, at der er blevet konfereret med det om Processerne.

Idet Sjøretten har givet den Indsigelse mod Søgsmaalet Medhold, at Skipperens Engagement af Parisis ikke kan begrunde noget Ansvar, er den ikke kommet ind paa de øvrige omprocederede Spørgsmaal. Disse maa nu omhandles.

Rederiet har gjort den Indvending, at Appellantens Krav, om det for nogen Del findes at have været beføiet, ialfald maa være bortfaldt ved Præskription i Henhold til Sjølovens § 283, idet Fartøiet forliste den 11 Oktober 1897 og Dispachen udfærdigedes den 30 Juni 1898, medens Appellanten først i Oktober 1901 anlagde Søgsmaal. Efter hvad der er dokumenteret af den Korrespondance som i Tidsrummet Marts 1899 til December 1900 er ført mellem Rederiet og Appellanten, havde denne imidlertid Føie til at vente sig tilstillet fra Rederiet Materialier til Afgjørelse af Spørgsmaalet om hvorvidt der havdes noget at fordre. Og nogen Præskription ligeoverfor Rederiet kunde da ikke begynde at løbe før efterat endel saadanne Materialier i December 1900 eller Januar 1901, altsaa mindre end et Aar før Søgsmaalet, var blevne Appellanten tilstillede fra Rederiet.

Videre sees det ved Sjøretten indvendt, at Rederiet var blevet opløst før Sagsanlægget. Som i Deduktionen fremholdt kan det imidlertid, saalænge dets Gjæld til Appellanten er uberigtiget, ikke ligeoverfor denne ansees rettelig opløst.

Hvad angaar Assuranceforeningen, saa havde denne som Kaskoassurandør sluttet Overenskomst med Rederiet i Anledning af Havariet gaaende ud paa blandt andet, at Foreningen skulde betale „paaløbne eller tilkommende Havariudgifter i Henhold til Betingelser“. Med „Betingelser“ kan her kun være ment Kaskopolicens Betingelser idet der i Overenskomsten ingen Bestemmelse findes, hvortil der kan være sigtet. Men det vil af Foranstaaende fremgaa, at der ikke er tilveiebragt saadanne Oplysninger om Beskaffenheden af de Udgifter, hvortil Resten af Konnossementsfragten er anvendt, at det kan afgjøres om disse vedkommer Kaskoassurandøren. Assuranceforeningen maa derfor blive helt at frifinde.

Processens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves for begge Retter.

En af de Voterende stemmer for Stadfæstelse af Sjøretsdommen samt Ophævelse af Procesomkostninger for Høiesteret. Han er enig med de øvrige Voterende deri, at *Assuranceforeningen*

maa frifindes, og at det eneste Grundlag, hvorpaa *Rederiet* skulle kunne dømmes, er dets Ansvar for Skipperens Handlinger, hvorfor dette Ansvar i intet Tilfælde kan overskride den oppebaarne Maanedsfragts Beløb. Men han antager derhos med Sjøretten, at Skibsføreren maa ansees at have optraadt saavel som Repræsentant for Maanedsbefragteren som for Rederiet, og at, hvis han i førstnævnte Egenskab ikke har handlet pligtmæssig, er Ansvaret herfor ikke Rederiets. I saa Henseende er særlig at bemærke den i Flertallets Domsbegrundelse omhandlede Klausul i det ved Høiesteret fremlagte Certeparti.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

D o m:

Dampskibet „Odin"s Rederi ved Disponent Joh. E. von der Ohe bør til Aug. Leffler & Søn betale 1021 — et Tusinde og en og tyve — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 21de Oktober 1901 til Betaling sker, men bør forøvrigt for deres Tiltale i denne Sag fri at være.

Bergens Dampskibsassuranceforening bør for Aug. Leffler & Søns Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Nærværende Sag er anlagt af Firmaet Aug. Leffler & Søn mod Disponent Joh. E. von der Ohe paa S/S „Odin"s Rederis Vegne i Henhold til Sjøretsstevning af 19de Oktober 1901, hvoraf hidsættes følgende:

„Den 11te Oktober 1897 strandede S/S „Odin", Kapt. Monsen, Disponent Joh. E. von der Ohe, nær Raytingen paa Reise til Dunkerque under Maanedsbefragtning for Firmaet August Leffler & Søn, Göteborg, lastet med Trælast. Den næste Dag kom imidlertid Fartøiet af Grunden og Lasten blev i det Væsentlige bjerget, idet Fartøiet senere blev sat paa Land paa et beleiligere Sted. Der opstod imidlertid et almindeligt Havari, som beløb sig til Frc. 43 903,60. Til disse Udgifter har Fragten, som helt og holdent er inkasseret af Hr. Parisis — Skibets Kommissionær — betalt Frc. 7880,90. Ved Siden af Grosse-Havariet var der partikulære Omkostninger for Skibet, som selvfølgelig ikke ere optagne i Dispachen, til et Beløb af Frc. 7513,97. Hr. Parisis har imidlertid taget sig dækket for sit hele Udlæg af hvad han har inkasseret, og det har ikke været muligt for Firmaet August Leffler & Søn at faa sig Restbeløbet af Fragten, som i sin Helhed efter Fradrag for udkastet Last udgjorde .... Frc. 11 080,40
med Reduktion for Tilskud for Grosse-Havari .... „ 7 880,90

altsaa Resttilgodehavende .... Frc. 3 199,50
betalt af Hr. von der Ohe."

Citantskabets Paastand gaar ud paa, at Indstævnte tilpligtes at betale det nævnte Fragtbeløb Frc. 3199,50 med lovlige Renter og Sagsomkostninger.

Efterat det af Indstævnte var bleven oplyst, at der mellem „Odin“s Rederi og Bergens Dampskibsassuranceforening i sin Tid i Anledning af „Odin“s Havari var bleven truffet saadan Overenskomst, at Assuranceforeningen skulde udbetale Rederiet et vist Beløb for fuldt Skib og saa selv overtage Skibet og betale dets paaløbne eller tilkommende Havariudgifter, har Citantskabet adciteret nævnte Assuranceforening og udvidet sin Paastand til at gjælde den adciterede Part solidarisk med den oprindelig Indstævnte.

Begge de Indstævnte har paastaaet sig frifundne og tilkjendt Sagsomkostninger. Assuranceforeningen har derhos subsidiært, nemlig for Tilfælde, at den maatte blive funden ansvarlig for det paasøgte Fragtbeløb, nedlagt Paastand om, at Indstævnte „Odin“s Rederi tilpligtes at udrede den for omhandlede Reise oppebaarne Maanedsfragt, der af „Odin“s Rederi er opgivet at have udgjort Kr. 1021,00.

Det er under Sagen paa det Rene, at den optjente Konnossementsfragt (Citantskabets Fragt) for omhandlede Reise efter Fradrag af Fragtens Bidrag ifølge Dispachen til Grosse-Havariet udgjorde Frc. 3199,50. Det er videre paa det Rene, at der ved Siden af de i Havari-Grosseopgjøret optagne Udgifter, der vedkommer Skib, Fragt og Last i Forening, er paaløbet yderligere Udgifter til den af Skibets Kaptein antagne Havarikommissionær i Dunkerque, Parisis, og en formentlig af nævnte Parisis til Udførelse af Proces om Bergelønnen antagen fransk Advokat. Disse Udgifter sees ifølge Kommissionærens specificerede saakaldte Generalregning at have udgjort, som i Stævningen nævnt, Frc. 7513,95 (eller Netto Frc. 6611,60, se Dok. 3) og er af Hr. Parisis betegnede som vedkommende Skib og Fragt. Fordelte forholdsmæssig mellem Fragt og Skib overensstemmende med disses respektive Bidrag til Grosse-Havariet falder af nævnte Udgiftsbeløb henholdsvis Frc. 3491,79 og Frc. 3119,81 paa Fragt og Skib.

Til Forklaring af, at disse Udgifter ikke er blevne optagne i Havari-Grosseopgjøret, er der fra de Indstævntes Side under Henvisning til en fremlagt Skrivelse fra Hr. Parisis og en do. fra den ovennævnte franske Advokat anført, at Ladningen, repræsenteret ved Modtagerne og Assurandørerne, havde antaget en særskilt Advokat og Kommissionær og selv baaret de Omkostninger, der modsvarer ovennævnte udispacherede Udgifter vedkommende Skib og Fragt. Det er saaledes, efter hvad de Indstævnte gjør gjældende, urigtigt, naar de heromhandlede Udgifter i Stævningen anføres at være partikulære og at vedkomme Skibet alene.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt de paagjældende Udgifter maa blive at anse som Fællesudgifter for Skib og Fragt, eller om de alene kan ansees at vedkomme Skibet, skal Retten bemærke følgende:

Spørgsmaalets Besvarelse formenes i første Række at maatte bero paa, om den førnævnte Kommissionær, Parisis, kan antages at have været engageret til, ved Siden af at være Skibets Kommissionær, ogsaa at repræsentere Fragten som Maanedsbefragterens (Citantskabets) Kommissionær. Som det allerede vil fremgaa af det foran anførte, har Hr. Parisis selv betragtet sig som værende baade Fragtens og Skibets Kommissionær. Det er paa det Rene, at han har hævet den af Citantskabet optjente Fragt og anvendt det tiloversblevne af samme (det omprocederede Beløb) til Dækning af Fragtens formentlige

Andel i de førnævnte som Fællesudgifter for Skib og Fragt opførte Omkostninger.

S/S „Odin"s Fører har som 1ste Kontravidne provet, at han, *saavidt erindres,* strax efter at være kommet til Dunkerque telegraferede baade til Citantskabet og Rederiet om Strandingen. Om han fik noget Svar fra Citantskabet, erindrer han ikke. Men han henvendte sig derefter til den af Citantskabet (formentlig i Certepartiet) opgivne Mægler i Dunkerque om at varetage Citantskabets Interesser. Mægleren fik Skibspapirerne til at „bale med dem". Han var, siger Vidnet, en ren Ungdom og Nybegynder, og han har antagelig leveret Papirerne til Hr. Parisis, til hvem Vidnet senere væsentlig gjorde sine Henvendelser og som derefter, saavidt Vidnet ved, optraadte som Fuldmægtig saavel for Skib som for Fragt.

Nogen anden Oplysning end denne Vidnets Forklaring kan ikke sees at foreligge med Hensyn til Sammenhængen med Engagementet af Hr. Parisis. Man finder efter dette at maatte gaa ud fra, at Kapteinen har optraadt paa Maanedsbefragterens saavelsom paa Skibets Vegne og engageret Hr. Parisis gjennem Formidling af den af Citantskabet anviste Mægler, samt at Engagementet har omfattet saavel Fragten som Skibets Interesser i Anledning af Havariet.

Heraf formenes da videre at følge, at naar Hr. Parisis har oppebaaret det af Citantskabet optjente Fragtbeløb, da har han gjort dette i Egenskab af Citantskabets Fuldmægtig paa samme Maade som han i Egenskab af Skibets Repræsentant har oppebaaret Skibets Udbringende. Og da der ikke under Sagen er tilveiebragt nogen Oplysning om, at de paagjældende Udgifter er paadragne i Henhold til noget særskilt Mandat fra Skibets Vedkommende eller efter sin Beskaffenhed alene vedkommer Skibet, kan det formentlig ikke paahvile Sidstnævnte mere end Citantskabet at legitimere de i Kommissionærens Generalregning opførte Fællesudgifter for Skib og Fragt, saa meget mindre, som det er paa det Rene, at hele Skibets Udbringende ligesaavelsom Fragten er medgaaet til Dækkelse af disse Udgifter.

Nogen subsidiær Paastand om, at Indstævnte „Odin"s Rederi tilpligtes at fralægge sig den oppebaarne Maanedsfragt for omhandlede Reise til Fordel for Citantskabet kan ikke sees at være nedlagt fra Citantskabets Side. Forøvrigt skal med Hensyn til Maanedsfragten bemærkes, at den formenes at maatte være Havariet uvedkommende, eftersom det er Konnossementsfragten, der har at bidrage ved Fordelingen af Havariudgifterne.

Idet de Indstævntes Frifindelse formenes at følge af Foranstaaende, vil det være ufornødent for Retten at indgaa paa de Indstævntes øvrige Indsigelser eller paa Forholdet de 2 Indstævnte imellem.

Sagens Omkostninger antages i Forhold til Sagens samtlige Parter at burde ophæves.

31.

Norges Høiesteret, den 9 Juni 1906.

Skibsfører S. Terjesen og Bark „Victor"s Rederi
(Advokat Gustav Blom)
mod
Letmatros Kristian Bjørn
(Advokat Nygaard).

En Sjømand falder ned fra Foremerseraa, fordi Bændslingen brister. For Skade og Tab forvoldt derved, sagsøger han Fører og Rederi, som dømmes ved Sjøretten men frifindes ved Høiesteret, som finder, at Ulykken skyldes et hændeligt Tilfælde, idet Riggen og derunder ogsaa Perten var blevet undersøgt inden Reisens Tiltrædelse og ogsaa underveis. Blandt andet var Perten, hvis Bændsling brast, undersøgt af første Styrmand Dagen før Manden faldt ned. Høiesteret udtaler, at enhver af Mandskabet er forpligtet til, naar han færdes i Riggen, at se efter, om alt er i Orden.

Angaaende nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til den af Sands Sorenskriveris Sjøret den 15 September 1904 afsagte Dom, hvorved blev kjendt for Ret:

„De Indstævnte, Skibsfører S. Terjesen og Bark „Victor"s Rederi bør in solidum betale Citanten, Letmatros Kristian Bjørn saadan Erstatning for den ham ved hans Fald fra Merseraaen ombord i Bark „Victor" den 9 November 1902 forvoldte Legemsskade, som ved et paa de Indstævntes Bekostning optaget Skjøn af uvillige Mænd fastsat vorder, samt denne Sags Omkostninger med 40 — firti — Kroner, alt at udredes inden 3 Dage efter denne Doms Forkyndelse."

Ved Stævning af 8 November 1904 har Skibsfører S. Terjesen og Bark „Victor"s Rederi indbragt Sagen for Høiesteret, hvor den er overført til skriftlig Behandling.

Appellanterne har paastaaet sig frifundne og tilkjendt Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret. Efter at have erholdt Bevilling til fri Sagførsel for Høiesteret har Letmatros Kristian Bjørn ved Advokat Kristen Nygaard paastaaet, at Sjørettens Dom stadfæstes, og at Indstævnte hos Appellanterne tilkjendes Sagens Omkostninger for Høiesteret, samt ihvertfald, at hans Salær som befalet Sagfører udredes af Statskassen.

Efter Sjøretsdommens Afsigelse har der været optaget 2 Thingsvidner, hvorunder 1ste Hovedvidne og 1ste Modvidne ved Sjøretten paany er afhørt. Af de herved fremkomne Oplysninger mærkes især, at 1ste Styrmand paa „Victor", Ole Jørgen Samuelsen, nærmere har forklaret sig angaaende sin Undersøgelse af Bændslingerne umiddelbart efter Ulykken. Han udtaler, at Bændslingerne saavel paa det Sted, hvor Affilingen havde fundet Sted som forøvrigt var gode — at „Filet var skarpt og lokalt" — at han Dagen før Stormen personlig havde undersøgt Fortoppen, og at han før Afreisen fra Gøteborg — altsaa før Begyndelsen af den Reise, hvorpaa Ulykken skeede — havde løst og undersøgt Bændslet. Endelig udtaler han, at Filing af saadanne Bændslinger, som de her omhandlede, hyppig finder Sted under Stormveir.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten. Man finder nemlig, at Begivenheden skyldes Casus, hvorfor Skipper og Rederi intet Ansvar har. Der kan ikke her være Tale om manglende Udrustning eller Sjødygtighed ved Skibet. Og at specielt Bændslingerne var paalidelige og i fuld Orden ved Skibets Afgang fra Gøteborg, havde 1ste Styrmand selv bragt paa det Rene ved at løse dem op og undersøge dem. Mandskabet havde ogsaa der selv undersøgt Riggen. Og det almindelige Tilsyn med alle Bændslinger blev ombord daglig udført, dels af Mandskabet og dels af Styrmændene personlig. 1ste Styrmand havde undersøgt den heromhandlede Bændsling Dagen før Begivenheden indtraf. Havde der, da Kristian Bjørn kom op i Riggen, kunnet sees nogen Feil udvendig paa Bændslingen, havde det været hans Pligt særskilt at passe sig. Enhver af Mandskabet er forpligtet til, naar han færdes i Riggen, at se efter, om alt er i Orden. Og hvis der ikke udvendig kunde sees nogen Feil ved Bændslingen, havde Kapteinen jo ikke større Opfordring eller Pligt til at løse op og undersøge denne Bændsling, end til at gjøre dette med alle Skibets mangfoldige Bændslinger. Men til under Seil at foretage en saadan omfattende Undersøgelse antages ikke Kapteinen at have Opfordring, naar der intet usædvanligt er indtruffet. Og her var intet andet hændt, end at Skibet om Natten havde havt en Kuling. En saadan grundig Undersøgelse af Perter, Stræktaug og Bændslinger foreslaar Sjøfartskontoret i sit Udkast til Sikrings-Foranstaltninger ombord udført hvert eller hvert andet Aar og foreskriver, at *alt* da skal bringes paa Dæk. Og heromhandlede Stræktaugs Fæstigheder havde jo her været undersøgte for faa Uger siden ved Afreisen fra Gøteborg. I en for Høiesteret fremlagt Erklæring ud-

taler ogsaa 3 af Kristiania Sjørets sjøkyndige Medlemmer, D'Herrer Grønstad, Otto Thoresen og O. M. Larsen, at naar sædvansmæssigt Eftersyn tilveirs under Reisen har været udført, maa Kapteinen være ansvarsfri under Omstændigheder som de heromhandlede. Da Armen var ordentlig spjelket, og Bjørn ikke selv sees at have fremsat Ønske om at sættes iland paa Madeira, antages der ikke at have været tilstrækkelig Grund for Kapteinen til at gjøre denne Omvei. Og det er ikke sandsynliggjort, at Armen vilde blevet mindre stiv, om Madeira var anløbet.

Den befalede Sagførelse har været forsvarlig. Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Skibsfører S. Terjesen og Bark „Victor"s Rederi bør for Letmatros Kristian Bjørns Tiltale fri at være. Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Den befalede Sagfører for Høiesteret, Advokat Kristen Nygaard, tillægges i Salarium Kr. 150 — et Hundrede og femti — Kroner, der tilligemed det ham for Møde under Thingsvidne i Sands Sorenskriveri den 20 Februar 1905 tilkommende Salarium udredes af Statskassen.

Sjørettens Dom er saalydende:

Kristian Bjørn, der var forhyret som Letmatros med Bark „Victor" af Lillesand paa Reise fra Göteborg til Delagoa, faldt under Reisen den 9 November 1902 ned fra Foremerseraa, hvor han var sendt op for at løse Seilet, og fik ved Faldet Benbrud i høire Arm. I Delagoa kom han under Lægebehandling, og senere efter Hjemkomsten paa Rigshospitalet i Kristiania for Stivhed i høire Albuled som Følge af Faldet. Han blev her underkastet Operation; Lægeerklæring af 21 Juni d. A. udtaler, at det er at forudse, at han efter Operationen vil opnaa større Bevægelighed i Albuleddet; men normal Bevægelighed og Kraft i Armen vil aldrig indtræde. Kristian Bjørn har nu sagsøgt „Victor"s Fører, S. Terjesen og Skibets Rederi til Erstatning for Legemsskaden og nedlagt saadan Paastand:

1. At de Indstævnte dømmes til in solidum at udrede en Erstatning til Sagsøgeren for den Skade, han har lidt ved sit Fald ombord i „Victor", hvilken Erstatning paastaaes med Kr. 3000.
2. Subsidiært, at Erstatningens Størrelse fastsættes efter Rettens Skjøn eller efter Skjøn af specielt Sagkyndige, som maatte have særegne Betingelser for at bedømme, i hvilken Udstrækning Sagsøgerens Armskade maatte have svækket hans Erhvervsevne.
3. At de Indstævnte dømmes til at betale ham Sagsomkostninger og Udgifterne ved hans Ophold paa Rigshospitalet.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden og hos Citanten og hans Sagfører tilkjendt Sagsomkostninger samt begge sidstnævnte ilagte Mulkt for unødig Trætte. De Indstævnte paastaar, at Citantens Uheld alene skyldes hans egen Uforsigtighed, og at hans Anken over slet eller uforsvarlig Behandling ombord efter Faldet er ugrundede; endvidere at det under de forhaandenværende Omstændigheder vilde have været vanskeligt at bringe ham iland paa Madeira; Citanten har nemlig anket over, at saadant ikke skeede.

Retten maa efter alt det oplyste antage, at Aarsagen til Citantens Fald fra Raaen hidrørte fra, at Rygpertens Bændsling brast og ikke fra Citantens egen Uforsigtighed, at han efter 1ste Hovedvidnes og 1ste Modvidnes Prov løste Seilet fra Luvart, anser Retten uden videre Betydning; Rygperten er bestemt til at støtte flere Mænd; oftest sættes 2 til at løse Seilet, hvorved da en altid kommer til at løse til Luvart. Retten finder det lidet sandsynligt, at Bændslingen (som af 1ste Modvidne forklaret) kunde være bleven skamfilet kort iforveien, da Seilet laa nede, medens det var fastgjort. Retten maa derfor antage, at Bændslingen ikke har været i forsvarlig Stand, og at det fornødne Tilsyn med samme ikke har været iagttaget. Herfor maa Skibsføreren være ansvarlig. (Sjøfartslovens Paragraf 32). Det bemærkes, at Citantens Arm strax blev spjælket og paa hans Forpleining og Behandling ombord er efter det at Vidnerne oplyste, intet at udsætte.

Retten finder videre, at der af Hensyn til Legemsskadens Art og Størrelse, havde været Grund for Skibsføreren til at sætte ham iland, til Lægebehandling paa Madeira eller i nærmeste Havn, selv om dette havde været forbundet med Tidstab.

Efter alt det ovenanførte finder Retten de Indstævnte, Skibsfører og Reder, pligtige til at udrede Erstatning til Citanten for den lidte Legemsskade. Erstatningens Størrelse, som Retten ikke vel kan bedømme, bliver at fastsætte ved Skjøn, optagen paa de Indstævntes Bekostning, hvilke ligeledes maa erstatte Citanten Sagsomkostninger, der billigedes med 40 Kr.

32.

Sø- og Handelsretten i København, den 16 Mai 1906.

Speditør Ove Haugsted
(Overretssagfører Helms)
mod
Cigarhandler Ritzau her
(Overretssagfører Lachmann)
og
Deutsche Rück- und Mitversicherungsgesellschaft i Berlin ved dets Repræsentant, Max Levig & Co. her
(Overretssagfører H. Schmidt).

En Indsigelse mod at betale Ladningsbidrag til Havarigros, bl. a. fordi den bidragspligtige Værdi var opført med et for stort Beløb, idet der ikke i Dispachen var taget Hensyn til Forringelsen i Værdi ved Beskadigelse paa Reisen, tages ikke tilfølge, da saadan Beskadigelse ikke var dokumenteret ved lovlig Besigtelse og de fornødne Bevisligheder ikke fremlagt for Dispachøren.

Efter Anmodning af Indstævnte, Cigarhandler Ritzau, til hvem der med Dampskibet „Vigilancia" var afsendt en Kiste Cigarer fra Mexiko via New-York til Hamburg, foranledigede Sagsøgeren, Speditør Ove Haugsted gennem Forbindelse i Hamburg, at Varerne videresendtes hertil, hvor de ankom omkring Midten af Marts 1901 og udleveredes til Indstævnte. Da „Vigilancia" imidlertid paa Vejen til New-York var stødt paa Klipper, saaat der skulde finde en Havariopgørelse Sted, maatte der for at faa Varerne udleverede i Hamburg stilles Skibets derværende Agent et Depot af 316 Rmk. 05 Pf. som Sikkerhed for Havaribidraget, ligesom Sagsøgerens fornævnte Forbindelse skriftlig maatte forpligte sig til at indestaa for yderligere paaløbende Havaribidrag. Depotet var stillet af Indstævntes Assurandeurer Deutsche Rück- und Mitversicherungsgesellschaft i Berlin. Efter Cigarernes Ankomst hertil blev de besigtigede af Assurandørerne, der, de da fandtes fugtige og mugne, godtgjorde Indstævnte Halvdelen af deres oprindelige Værdi med 280 Kr. 00 Øre. Assuranceselskabet anmodede nu Sagsøgeren om at meddele dette til „Vigilancia"s Agent i Hamburg, for at kun Cigarerne i beskadiget Stand skulde komme i Betragtning ved Dispachen. Sagsøgeren lod Meddelelsen gaa videre, men Agenten

forlangte Fremskaffelse af behørige Bevisligheder for Varernes Forringelse i Værdi som Betingelse for at tage Hensyn til den skete Anmeldelse. Herom underrettede Sagsøgeren Indstævnte ved Skrivelse af 11 April 1901 og bad ham fremskaffe de forlangte Bevisligheder og enten sende disse til Sagsøgeren eller direkte til Agenten i Hamburg. Disse Bevisligheder kom imidlertid aldrig til Hamburg, og Dispachen opgjordes paa Grundlag af Cigarernes fulde oprindelige Værdi. Indstævnte paastaar paa sin Side, at han har ladet Meddelelsen gaa videre til den herværende Agent for det tyske Assuranceselskab, hvilken sidste i en Skrivelse af 1 Marts 1901 havde paataget sig at ordne Afviklingen af Havariet med Rhederiet og Dispachøren. Selskabet paastaar derimod, at det ikke har modtaget nævnte Meddelelse fra Indstævnte. Hvem af disse 2 Parter, der har Ret i deres Paastand, er ikke tilstrækkeligt oplyst under Sagen, og Selskabets Agent er navnlig ikke søgt ført som Vidne. Sagsøgeren vil nu ikke have hørt videre til Sagen, før han ved Skrivelse af 13 Oktober 1904 fra sin Hamburg-Forbindelse blev afkrævet det af denne i Henhold til Dispachen udlagte Restbeløb af Havaribidraget paa Cigarerne med 193 Rmk. 05 Pf. Da Indstævnte og hans Assurandører nægtede at betale Beløbet, udbetalte Sagsøgeren det og anlagde derpaa nærværende Sag, hvorunder han har paastaaet Indstævnte eller Assurandørerne, som han har adciteret, tilpligtet at betale ham de udlagte 193 Rmk. 05 Pf. med Renter 5 % p. A. fra henholdsvis Hoved- og Adcitantsstævningens Dato den 7 Juli eller 31 Juli 1905, til Betaling skeer, og Sagens Omkostninger.

Begge de Indstævnte har for det første i Henhold til Sølovens § 283 gjort gældende, at Fordringen er forældet, da Dispachen, der opgjordes i New-York, var afsluttet den 16 November 1903; det er i saa Henseende oplyst, at Dispachen ganske vist oprindelig var afsluttet den nævnte Dag, men at en af de Interesserede gjorde Indvendinger mod Fordelingen. Dispachebehandlingen genoptoges da, efter at der, som det hedder i Supplementsopgørelsen, var afholdt et Møde af de øvrige Ladningsassurandører og afsluttet et Forlig med den paagældende, saaledes at denne betalte 80 % af det ham oprindelig paalignede Beløb, medens Resten skulde fordeles paa de øvrige; den endelige Dispache er derefter dateret den 6 September 1904.

Begge de Indstævnte har nu gjort gældende, at de ikke har været repræsenterede paa det omtalte Møde og ikke har indgaaet paa det ovennævnte Forlig, og at derfor det, der er passeret siden

dette, maa være ugyldigt overfor dem, samt at de i alt Fald ikke kan være pligtige til at betale den Del af Havaribidraget — 16 Kr. 93 Øre —, som ved Dispachens endelige Opgørelse lagdes til det Beløb, som tidligere var paalignet de her omhandlede Varer. Da det imidlertid udtales i Dispachen, at de Interesserede har været repræsenterede ved og samtykket i Forliget, da der maa gaaes ud fra Rigtigheden heraf, indtil det modsatte godtgøres, samt da de Indstævnte ikke har anført noget til Støtte for deres Paastand, maa den endelige Dispache af 6 September 1904 lægges til Grund, og der vil allerede derfor ikke kunne gives de Indstævnte Medhold i, at nærværende Sag ikke skulde være retteliç anlagt.

Endelig vil Dispachen heller ikke kunne tilsidesættes, fordi de her omhandlede Varer ved Havariopgørelsen er ansatte uden Hensyn til den skete Beskadigelse; thi rent bortset fra, at Varerne kun har været underkastede en rent privat Besigtigelse af Assurandørerne, og at det derfor ikke kan betragtes som godtgjort, at det virkelig kun var Halvdelen af deres oprindelige Værdi, der kunde være kommen i Betragtning ved Havariopgørelsen, maatte det dog være Forudsætningen for, at dette kunde ske, at de forlangte Bevisligheder vare fremskaffede under Dispachen. Da intet i saa Henseende kan bebrejdes Sagsøgeren, og da de stedfundne Udbetalinger ere foretagne i Henhold til Forpligtelser, som han havde maattet paatage sig forat opnaa Varernes Udlevering til Indstævnte, vil Indstævnte overfor Sagsøgeren være pligtig at betale det paastævnte Beløb.

Sagsøgeren, der ikke kan antages at have noget selvstændigt Krav overfor det adciterede Selskab, er ved en den 27 November 1905 dateret Fuldmagt bleven bemyndiget til at indtale Indstævntes eventuelle Krav overfor Selskabet. Om dette Indstævntes Krav paa Selskabet er der imidlertid ikke blevet prøvet Forlig, og Sagen vil derfor ikke forsaavidt for Tiden kunne tages under Paakendelse.

Indstævnte vil derfor være at dømme overensstemmende med Sagsøgerens Paastand, medens Sagen iøvrigt afvises.

Sagens Omkostninger udreder Indstævnte til Sagsøgeren med 12 Kroner.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Cigarhandler Ritzau her bør til Sagsøgeren,

Speditør Ove Haugsted betale 193 Rmk. 05 Pf. med Renter 5 % p. A. fra 7 Juli 1905 til Betaling skeer.

Forsaavidt angaar Kravet mod det adciterede Selskab Deutsche Rück- und Mitversicherungsgesellschaft i Berlin ved dets Repræsentant Max Levig & Co. her afvises Sagen.

Sagens Omkostninger udreder Indstævnte Ritzau til Sagsøgeren med 12 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 10.	Aargang VII	1906

33.

Kungl. Maj:ts utslag, den 20 Mars 1906.

Stadsfiskalen G. Eksandh

mot

Skepparen Martin Aron Olsson i Wiken.

Skeppare ådömes ansvar enligt *293 och 296 §§ Sjölagen* för det han genom vårdslöshet och försummelse varit vållande till sjöolycka.

Gaffelskonaren „Walfrid" hemmahörande i Wiken (norr om Helsingborg) tillhör till hälften Skepparen Martin Aron Olsson och till andra hälften dennes fader och broder. Fartyget, som mäter 39,91 reg. tons netto och var försäkradt för 4 000 kronor, fördes af Olsson, som var 21 år gammal vid den tid, hvarom nu är fråga. Olsson hade ej vare sig sjömans eller styrmans betyg.

På våren 1903 hade fartyget afgått till Lübeck med en stenlast och intog där en last af 753 säckar benmjöl, med hvilka fartyget skulle afsegla till Malmö. Den 4 April 1903 afgick „Walfrid" från Lübeck med bogserare till Travemünde. På kvällen samma

dag lättade fartyget och gick till sjös, men grundstötte under natten i Travemündebukten. På morgonen följande dag lyckades en bogserångare från Travemünde taga fartyget flott, hvarefter det bogserades till Lübeck, där lasten måste lossas i delvis skadadt skick. Vid olyckstillfället utgjordes besättningen å fartyget utom Olsson allenast af två man, båda tyskar. Ingendera af dessa kunde svenska och Olsson å sin sida kunde ej tyska.

Med anledning af olyckan afgaf Olsson sjöförklaring inför Amtsgericht i Lübeck. Dessutom anställdes af Sjörätten i Lübeck ett förhör i anledning af haveriet. Sedan handlingarna i ärendet genom generalkonsulatets i Lübeck försorg öfversändts till Kommerskollegium, yrkade Stadsfiskalen G. Eksandh efter vederbörligt förordnande vid Rådstufvurätten i Helsingborg ansvar å Olsson enligt 293 och 296 §§ Sjölagen för det han vid grundstötningen varit berusad och efter grundstötningen ej vidtagit nödiga åtgärder för bärgning af fartyg och last.

Olsson förnekade att han vid tillfället varit berusad. § 296 i Sjölagen ansåg Olsson för öfrigt ej vara tillämplig i målet, enär Olsson aldrig ägt den i paragrafen afsedda rättigheten, utan utöfvade skeppareyrket endast på grund af 2 § i 1878 års förordning ang. befälet å svenska handelsfartyg.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 15 November 1904:

Genom hvad i målet förekommit är ådagalagdt att efter det Olsson med den af honom förda, i Wiken hemmahörande skonerten „Walfrid" den 4 April 1903 afseglat från Lübeck med Malmö såsom destinationsort och fartyget samma dag kommit ut i Östersjön, Olsson i berusadt tillstånd gifvit fartyget en uppenbarligen oriktig kurs och därefter fastbundit fartygets roder samt härigenom varit vållande därtill att fartyget under natten mellan den 4 och 5 April sistnämnda år kommit å grund på kusten af Mecklenburg, hvarpå fartyget till följd af grundstötningen sprungit betydligt läck och endast med tillhjälp af bogserångare kunnat tagas af grundet och införas i hamn, där lasten, bestående af benmjöl, måst lossas;

och pröfvar Rådstufvurätten förty jämlikt 293 och 296 §§ Sjölagen rättvist döma Olsson att för det han sålunda genom vårdslöshet och försummelse under utöfningen af sin befattning såsom befälhafvare varit vållande till nämnda sjöolycka böta 500 kronor, hvilka tillfalla Kronan, äfvensom att under ett år räknadt från den dag detta utslag vunnit laga kraft, vara förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för hvars utöfvande särskilda villkor äro stadgade; skolande Olsson därjämte godtgöra åklagaren af honom

fordrad kostnad för öfversättning af i målet företedda handlingar från tyska till svenska språket med 13 kronor 50 öre.

Olsson besvärade sig i Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, som i utslag den 30 December 1904 ej fann skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag; dock skulle den tid af ett år, under hvilken Olsson ej finge utöfva i utslaget omförmäld rätt att föra fartyg, räknas från den dag Hofrättens utslag vunnit laga kraft eller, öfverklagadt, blifvit fastställdt.

Olsson fullföljde sina besvär. Åklagaren yrkade fastställelse å Hofrättens utslag.

Målet föredrogs den 20 Mars 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Lilienberg*, *Lindbäck*, *Cassel*, *Silverstolpe* och *Petrén*) som ej fann skäl att i Hofrättens utslag göra ändring.

34.

Kungl. Maj:ts dom, den 1 Juni 1906.

Stockholms Ångslupsaktiebolag

mot

e. o. Notarien Carl Beijer.

Vid kraf å hyra för en till lustfärd uthyrd ångslup yrkar svaranden kvittning för skada och förlust, som för honom uppkommit därigenom att ångslupen under resan grundstött.

Fråga huruvida målet borde bedömas efter Sjölagen eller icke.

Den 27 Juli 1901 förhyrde e. o. Notarien Carl Beijer af Stockholms Ångslupsaktiebolag en ångslup, med hvilken Beijer jämte sällskap samma dag företog en utfärd å Edsviken i Stockholms skärgård. Under återfärden grundstötte ångslupen, hvarvid en del Beijer tillhörigt glas och porslin krossades äfvensom diverse af honom medhafda dryckesvaror gingo förlorade. Beijer och hans sällskap blefvo af tillstädeskomna personer medelst roddbåtar förda i land, hvarefter de med ordinarie ångbåten reste till Stocksund.

Bolaget instämde sedermera Beijer till Danderyds skeppslags tingsrätt med yrkande om hans förpliktande att till bolaget utgifva hyra för ifrågakomna ångslup med 26 kronor 70 öre.

Beijer bestred att utgifva det fordrade beloppet, enär Beijer genom grundstötningen orsakats utgifter öfverstigande hvad bolaget fordrat. Då grundstötningen förorsakats genom fel af ångslupens befälhafvare samt bolaget vore ansvarigt för den derigenom uppkomna skadan, yrkade Beijer kvittning för sin sålunda uppkomna fordran hos bolaget 30 kronor 25 öre.

Bolaget påstod att befälhafvaren vid ifrågavarande tillfälle stått under kommando af hyresmannen, som haft navigeringen om hand. Bolaget kunde sålunda ej vara ansvarigt för hvad befälhafvaren under resan möjligen låtit komma sig till last.

Tingsrätten gaf utslag den 30 April 1904 och enär Beijer medgifvit, att han förhyrt ifrågakomna ångslup och icke haft något att erinra emot därför fordrad hyra,

förty och då hvad Beijer i saken anfört icke vore af beskaffenhet att befria honom från betalningsskyldighet,

förpliktade Tingsrätten Beijer att vid tvång af utmätning genast mot kvitto till bolaget utgifva omstämda beloppet 26 kronor 70 öre med 5 % ränta därå från stämningsdagen den 26 September 1902 tills full likvid skedde, äfvensom att ersätta bolagets kostnad å saken med 52 kronor jämte protokollslösen.

Beijer sökte ändring, som af bolaget bestreds.

Svea Hofrätt (hrr. *Wästfelt*, *Wedberg* och *v. Rosen)* fann i dom den 7 Juli 1905 det väl vara i saken upplyst, att Beijer för ifrågavarande resa förhyrt en bolaget tillhörig ångslup,

men enär utredt vore, att ångslupen under resan grundstött, äfvensom att grundstötningen vållats genom fel af ångslupens befälhafvare,

samt bolaget lämnat obestridd Beijers uppgift, att Beijer till följd af grundstötningen fått åtskilliga effekter förstörda äfvensom åsamkats utgifter med tillsammans trettio kronor 25 öre,

ty och som bolaget jämlikt 8 § Sjölagen vore ansvarigt för nämnda skada och beloppet af den samma öfverstege den hyra, hvarför bolaget i saken fordrat betalning,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af Tingsrättens utslag, ogilla den af bolaget i saken förda talan, äfvensom förplikta bolaget att ersätta Beijer dennes kostnader å saken vid Tingsrätten med 94 kronor; och skulle parterna vidkännas hvar sina utgifter å saken i Hofrätten.

Adjungerade ledamoten *Borell* yttrade: Enär, äfven om det får anses i saken utredt, att omförmälda grundstötning inträffat till följd af fel eller försummelse af ångslupens befälhafvare, Beijer dock, med afseende å hvad i saken förekommit, icke kan anses berättigad att af bolaget bekomma ersättning för sina omförmälda, vid grundstötningen förstörda eller skadade tillhörigheter, samt bolaget, som ej ens uppgifvits hafva påfört Beijer betalning för längre tid än den, under hvilken ångslupen före grundstötningen af Beijer användts, enligt min mening icke är lagligen pliktigt att godtgöra Beijer för de kostnader, han fått vidkännas för återfärden från det ställe, där grundstötningen inträffat, till Stocksund; ty och som Beijer i öfrigt ej haft något att erinra mot krafvet, pröfvar jag rättvist fastställa det slut Tingsrättens utslag innehåller.

Bolaget fullföljde sin talan. Beijer yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Friherre A. Cederström*, *Öhman* och *Ahlgren)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta bolaget

att ersätta Beijer hans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Saken afgjordes efter cirkulation i Högsta Domstolen den 17 Mai 1906, hvarvid Högsta Domstolens fleste ledamöter (Justitieråden *Carlson*, *Lindbäck*, *Cassel* och *Hederstierna)*, enär ifrågavarande tvist vore af beskaffenhet att böra bedömas enligt Sjölagen,

samt vid sådant förhållande Tingsrätten emot stadgandena i 313 § sjölagen och 10 kapitlet 29 § rättegångsbalken icke varit behörig att upptaga tvisten till bedömande,

pröfvade lagligt undanrödja domstolarnas beslut i hufvudsaken, men i fråga om rättegångskostnaderna blefve Hofrättens dom fastställd.

Justitieråden *Claëson* och *Petrén* funno hinder ej hafva mött för Tingsrätten att upptaga tvisten till bedömande och förklarade sig förty oförhindrade att ingå i pröfning af saken.

35.

Christiania Sjøret, den 14 Juni 1906.

D/S „Sardinia"s Rederi
(Advokat Carl Lundh)
mod
Finants- og Tolddepartementet paa Statskassens Vegne
(Regjeringsadvokaten).

Naar Varer indlægges i Toldoplag, er Toldvæsenet paa Statens Vegne ansvarlig for, at Varerne ikke udleveres til Indehaveren af Konnossementet, forinden han har opfyldt dettes Betingelser for Godsets Udlevering.

Under Konnossement dateret Tarragona den 31 Oktober 1902 lossede Dampskibet „Sardinia", tilhørende Den subvenerede norsk-spanske Linje, 2 Piber Vin i Kristianssand.

Disse 2 Piber Vin blev af Toldvæsenet i Kristianssand udleveret til Indehaveren af Konnossementet, Hr. L. Aanensen, uden at det paa Varen hvilende Efterkrav paa Fragt etc., Kr. 53,19, var bleven berigtiget. En forsøgt Inkassation hos Hr. Aanensen har medført en forgjæves Udgift af Kr. 10,00.

Fortoldningen sees at have fundet Sted den 2 Jannar 1903. Da Skibets Expeditør — angivelig først i Oktober Maaned samme Aar — ved Henvendelse til Toldboden havde faaet Kjendskab til Expeditøren, henvendte han sig paa Rederiets Vegne til Kristianssands Toldbod i Sagens Anledning og forlangte Erstatning. Toldkontrolløren erklærede sig imidlertid uvillig til at erstatte Tabet.

Paa Rederiets Vegne foretog derpaa Nordisk Skibsrederforening i Skrivelse af 2 Februar 1904 Henvendelse til Finants- og Tolddepartementet om Erstatning. I Anledning heraf meddeler Departementet i Skrivelse af 30 Juli 1904 — kommuniceret Nordisk Skibsrederforening ved Skrivelse af 2 August 1904 fra Toldinspektøren i Kristiania Tolddistrikt — „at Departementet under Forudsætning af, at der ikke i det foreviste Konnossement var indtaget et tydeligt Forbehold om Erlæggelse af Omkostninger for Fragt o. l., forinden Udleverelse kunde finde Sted, intet finder at bemærke ved, at Varerne af Toldvæsenet blev udleverede i Henhold til Konnossementet, uden at der ved Siden af dette blev krævet Legitimation for, at ogsaa paahvilende Omkostninger var betalt“.

Ved Sjøretsstævning af 25 Februar 1905 har nu Rederiet anlagt nærværende Sag mod Det kongelige Finants- og Tolddepartement paa Statskassens Vegne og — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 63,19 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har ved Regjeringsadvokaten nedlagt Paastand om, at Indstævnte frifindes og hos Citanten tilkjendes Omkostninger, og at Regjeringsadvokaten hos denne tilkjendes Salær (Sptl. § 167).

I sit Tilsvar henpegte Indstævnte paa, at der ikke forelaa nogen Legitimation for, at Kravet virkelig existerede, og at der saaledes kunde være en Mulighed for, at Fragtbeløbet faktisk var betalt. Efter Proceduren maa man imidlertid gaa ud fra, at der herpaa ikke bygges nogen Indsigelse mod Søgsmaalet.

Derimod gjør Indstævnte til sin Frifindelse gjældende, *dels* at der ikke ubetinget kan paahvile det offentlige Erstatningspligt, selv om der in casu maatte være begaaet en Feil, som giver Citantskabet Ret til Erstatning, *dels* at der ikke er begaaet nogen

saadan Feil, og at følgelig Citantskabet intet berettiget Erstatningskrav kan reise mod nogen.

Citantskabet har protesteret mod den første Indsigelse som forsent fremsat og forspildt. Heri kan jeg ikke være enig, idet Regjeringsadvokatens Henvisning i Tilsvaret til Departementets samtidig fremlagte Skrivelse af 28 April 1905, hvor Indsigelsen fremsættes, efter Omstændighederne maa ansees tilstrækkelig. Derimod kan jeg ikke finde Indsigelsen reelt beføiet. Det ansees i saa Henseende ikke nødvendigt at komme ind paa Spørgsmaalet om Statens Ansvar for sine Tjenestemænds Handlinger i dets Almindelighed. Efter det her foreliggende Forhold synes det lidet tvivlsomt, at naar Varer indlægges i Toldoplag, maa Toldvæsenet paa Statens Vegne — ikke blot den enkelte mere eller mindre underordnede Toldfunktionær — overfor Almenheden være ansvarlig for, at Varerne ikke udleveres til Uvedkommende, og særlig maa dette gjælde, hvor som her vedkommende Toldfunktionær har handlet overensstemmende med den Opfatning, som Departementet overfor Toldvæsenets Funktionærer har erklæret for den korrekte.

Med Hensyn til den anden Indsigelse henviser Indstævnte til Toldlovens § 90, hvorefter Toldopsynet har at paase, at Varerne ikke udleveres, medmindre den, der melder sig, godtgjør som Eier eller Kommissionær at have Raadighed over samme. Indstævnte hævder efter denne Bestemmelse, at Toldvæsenet er ikke alene berettiget men ogsaa forpligtet til at udlevere Varerne til den, der er Konnossementsindehaver, medmindre Konnossementet indeholder et udtrykkeligt Forbud mod Udleverelse. I saa Henseende henviser Indstævnte til, at f. Ex. i Det søndenfjeldske norske Dampskibsselskabs Konnossementer findes paa Siden trykt følgende Anførsel: „Varerne maa ikke udleveres, forinden Fragt og Omkostninger er betalt“. Dok. 6 ad 3. En saadan Anmodning bliver, anfører Indstævnte, altid respekteret af Toldvæsenet.

Citantskabet bestrider, at et saadant udtrykkeligt Forbehold, som af Indstævnte forlangt, kan være nødvendigt, og henviser derhos til, at der i Konnossementets Text findes følgende Bestemmelser (oversat fra engelsk).

1) „Fragt og Primage“ (Kaplak m. m.) for nævnte Gods at betale i Destinationshavnen“.
2) „Fragt og Omkostninger, hvis betalbare i Destinationshavnen, at erlægge kontant ved Udleveringen“.
3) „Skibet skal have Sikkerhedsret i alt Gods for Betaling af Fragt og Omkostninger“.

Herimod har Indstævnte igjen indvendt, at disse Bestemmelser kun vedkommer Forholdet mellem Parterne indbyrdes, at de heller ikke indeholder noget direkte Forbud mod Udlevering, samt at Toldvæsenet ingen Forpligtelse kan have til at undersøge de enkelte Bestemmelser i et trykt Konnossement særlig naar dette som in casu er affattet paa fremmed Sprog (engelsk og delvis spansk).

Det bemærkes forøvrigt, at det Konnossementsexemplar, som Modtageren havde i sin Besiddelse og som formentlig er præsenteret ved Fortoldningen, ikke er dokumenteret, idet Modtageren angiver at have tilintetgjort det. Derimod er dokumenteret Kapteinens Exemplar af Konnossementet, hvilket beroede uindløst hos Skibets Expeditør i Kristianssand.

Heller ikke med Hensyn til den her omhandlede Indsigelse finder jeg at kunne give Indstævnte Medhold. Modtageren er ikke overfor Skibet berettiget til at komme i Besiddelse af Varerne uden paa de i Konnossementet indtagne Betingelser. Større Ret kan Modtageren heller ikke have overfor Toldvæsenet, idet det synes klart, at Skibets Vedkommende ikke ved den stedfundne Overleverelse til Toldvæsenet har frafaldt eller villet frafalde nogen Skibet tilkommende Rettighed. Besiddelsen af Konnossementet medfører følgelig ikke for Modtageren nogen ubetinget Ret til at erholde Raadigheden over Varerne. Naar Toldvæsenet respekterer et paa Konnossementet anført udtrykkeligt Forbud mod Udleverelse, maa dette ogsaa siges at involvere en Erkjendelse af den anførte Sætning, der følger af Retsforholdets egen Natur. Det kan heller ikke medgives, at Toldvæsenet kan være berettiget til at forlange et saadant udtrykkeligt Forbud paaført Konnossementet. Herfor maatte Toldvæsenet kunne paaberaabe sig en udtrykkelig Lovforskrift og saadan er ikke paavist. Det er Skibet, som har overleveret Varerne i Toldvæsenets Værge, men Skibets Besiddelsesret er ikke herved bortfaldt og denne Besiddelsesret kan Toldvæsenet ikke berøve Skibet.

Det kan heller ikke medgives, at den hævdede Opfatning ved Stykgodsladninger, hvorom der her er Tale, medfører særlige praktiske Vanskeligheder for Toldvæsenet. Rutegaaende Skibe har regelmæssig faste Agenter eller Expeditører paa sine Anløbssteder. Ialfald var dette in casu Tilfældet. Der kan derfor praktisk taget intet være i Veien for, at Toldvæsenet, der selvfølgelig maa sidde inde med Kjendskab til, hvilket Skib eller hvilken Dampskibslinie Varerne er ankomne med, enten selv henvender sig til vedkommende Expeditør eller forlanger af den, der kræver

Varerne udleveret, at han skaffer Legitimation fra Expeditøren for, at der fra Skibets Side intet er til Hinder for Udleveringen. Efter de foreliggende Oplysninger, der stemmer med Rettens Kjendskab til Forholdet, er den praktiske Fremgangsmaade i Almindelighed overensstemmende hermed. Det regelmæssige er, at Fragt og Omkostninger betales i Destinationshavnen, og Fremgangsmaaden er da den, at Modtageren ved at præstere Betaling og overlevere Expeditøren sit Konnossement i kvitteret Stand, erholder udleveret det hos Expeditøren beroende Exemplar af Konnossementet med paategnet Fragtkvittering. Af Dok. ad 14 sees ogsaa, at enkelte Expeditører i sin Kvittering udtrykkelig tilføier Ordene: „Kan leveres". Det Konnossementsexemplar, som Modtageren ved denne Ombytning kommer i Besiddelse af, tjener da til fornøden Legitimation overfor Toldvæsenet.

At den her beskrevne Fremgangsmaade ogsaa har været den almindelige i Kristianssand, synes at fremgaa af det som Dok. ad 4 fremlagte Cirkulære fra Stedets Expeditør, dateret $^{17}/_{10}$ 1900. Dette Cirkulære oplyses at have været opslaaet paa Toldboden og har saaledes været Toldbodens Vedkommende fuldt bekjendt.

Den Fremgangsmaade, som Toldvæsenet in casu har befulgt og under Sagen har hævdet som den rigtige, medfører ogsaa den Ulempe, at Skibet ikke erholder tilbage noget Konnossement i kvitteret Stand og følgelig heller ikke nogen Legitimation for at have bragt Varen frem til rette Modtager.

Det har fra Indstævntes Side været hævdet, at Forholdet ved hele Ladninger vil kunne medføre praktiske Vanskeligheder. Det antages imidlertid ikke nødvendigt under nærværende Sag at udtale noget herom.

Heller ikke indsees det, at Toldvæsenet kan søge sin Befrielse deri, at Konnossementet in casu ikke var affattet paa det norske Sprog. Hvis Toldvæsenet ikke anser sig forpligtet til at undersøge et saadant Konnossements Text og løse de Spørgsmaal, som herved kan fremkomme — og herfor kan der vistnok tale adskilligt — synes Konsekvensen at maatte blive den, at Toldvæsenet *overfor Modtageren* forlanger, at han paa anden Maade legitimerer sin Ret til at erholde Varerne udleveret, f. Ex. ved Erklæring fra Skibets Vedkommende. For *Skibets* Retsstilling synes derimod den her berørte Indvending at være uden Betydning.

I Henhold til det Anførte vil Skibets Erstatningskrav blive at tage tilfølge, dog saaledes, at Beløbet efter Indstævntes Anførsel derom i Tilsvaret i. f. maa blive at nedsætte til Kr. 53,19.

Sagsomkostningerne antages at kunne ophæves.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Det kongelige Finants- og Tolddepartement paa Statskassens Vegne, bør til Citantskabet, Dampskibet „Sardinia“s Rederi, betale Kr. 53,19 — femti tre Kroner nitten Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 28 Februar 1905, til Betaling sker, men bør forøvrigt for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

7—6—1906. *M. C. Backer.*
Enig.
11—6—1906. *H. F. Schetelig.*
Enig.
13—6—1906. *O. M. Larsen.*

36.

Kungl. Maj:ts dom, den 18 Juni 1906.

Oskarshamns Ångfartygsaktiebolag

mot

Sjökaptenen H. Wéberg.

Bogserångaren „Tora“ *sammanstöter* i inloppet till Kalmar havn med ångfartyget „Borgholm“, som därvid tillfogas åtskilliga skador. Rådstufvurätten ålade „Tora“s befälhafvare H. Wéberg såsom ensam vållande till sammanstötningen ersättningsskyldighet. Hofrätten fann under dissens Wéberg icke hafva varit vållande till sammanstötningen och befriade honom från ersättningsskyldighet, hvaremot Kungl. Maj:t med ändring af Hofrättens dom fastställde Rådstufvurättens domslut.

Den 25 November 1903 klockan 12 middagen sammanstötte i norra inloppet till Kalmar hamn ångfartyget „Borg-

holm“ med i Kalmar stationerade danska bogserångaren „Tora“. Vid tillfället var „Borgholm“ på utgående. „Tora“ kom från skeppsvarfvet norr om hamnen och skulle in i hamnen. Vid kollisionen erhöll „Borgholm“ åtskilliga skador.

Oskarshamns Ångfartygsaktiebolag såsom ägare till „Borgholm“ instämde till Rådstufvurätten i Kalmar „Tora“s befälhafvare Sjökaptenen H. Wéberg med yrkande att Wéberg såsom vållande till sammanstötningen måtte dömas skyldig att med sitt fartyg ersätta den „Borgholm“ tillfogade skada med 1010 kronor samt för bolaget i följd af sammanstötningen uppkomna utgifter för besiktningar och sjöförklaring med 118 kronor 50 öre.

Enligt den af „Borgholm“s befälhafvare afgifna sjöförklaring lämnade „Borgholm“ ifrågavarande dag klockan 12 middagen Kalmar kaj, destineradt till Oskarshamn och mellanliggande stationer. Farten var då sakta framåt. När „Borgholm“ kommit midt i hamnen, observerades „Tora“ kommande utanför längs med norra hamnarmen. Ombord å „Borgholm“ gafs då signal, ett kort ljud i ånghvisslan, och ändrade kaptenen kursen styrbord hän samt signalerade stopp i maskin. Samtidigt ändrades kursen så mycket styrbord, som utrymmet tillåt för att ej törna på södra hamnpiren. Signalen besvarades af „Tora“, men då kaptenen såg, att „Tora“ icke ändrade sin kurs styrbord hän, utan fortsatte att hålla sin kurs, signalerade han fullt back i maskin. Oaktadt dessa försiktighetsmått törnade „Tora“ med sin stäf mot „Borgholm“s babordssida ungefär 10 fot från förstäfven, därvid åtskilliga skador å „Borgholm“ uppkommo. Kaptenen hade icke observerat „Tora“ då han lade ut från bryggan. Detta hade ej heller varit möjligt, enär „Tora“ icke kom i den rätta farleden utan från norra sidan och delvis skymdes af där liggande fartyg.

Wéberg bestred käromålet samt åberopade den af honom afgifna sjöförklaringen. Enligt denna afgick „Tora“ ifrågavarande dag klockan 12 middagen från skeppsvarfvet mot norra hamninloppet. På grund af en del vinterliggare, som lågo förankrade innanför norra hamnarmen, kunde Wéberg ej se „Borgholm“, som kom på utgående. Då fartygen kommo i sikte af hvarandra, signalerade „Borgholm“ ett slag, hvilket Wéberg besvarade samtidigt med att han lade rodret mot styrbord; stoppade och backade med full maskin, men innan farten kunde helt och hållet saktas var „Tora“ i hamnhålet och törnade där emot „Borgholm“ på babords bog, så att „Borgholm“ fick en buckla i skarndäcket, hvaremot „Tora“ ej tog någon skada. Som det föreföll, backade „Borgholm“

icke före sammanstötningen. „Tora“ hade gått med half maskin och gjort omkring 6 knops fart. Sammanstötningen torde hafva undvikits, om „Borgholm“ stoppat och backat samtidigt med sin signal. Då „Borgholm“, som kom från kajen antagligen haft mindre fart, hade det bort vara lättare att stoppa „Borgholm“ end „Tora“.

Sedan vittnen blifvit hörda yttrade Rådstufvurätten i utslag den 18 Juli 1904: Af handlingarna i saken framgår, att „Borgholm“ ifrågavarande dag afgått från kaj vid Kalmar hamn med ungefär sydostlig kurs ut genom den s. k. norra hamnöppningen, medan det af Wéberg förda ångfartyget „Tora“ samtidigt utanför hamnen kommit norrifrån med ungefär sydvestlig kurs mot samma hamnöppning på väg in i hamnen samt att i hamnöppningen „Tora“ med sin bog stött emot „Borgholm“, som därigenom erhållit skador, hvilkas afhjälpande ostridigt kostat 1010 kronor;

och emedan de båda ångfartygens kurser skurit hvarandra och „Tora“, som haft „Borgholm“ på sin styrbordssida, följaktligen haft skyldighet att hålla undan för „Borgholm“, men sådant urakt-låtits, ehuru „Tora“ kunnat det genom att genast gira hårdt babord hän, likasom „Tora“ kunnat förekomma sammanstötning genom att genast stoppa och backa;

finner Rådstufvurätten „Tora“ vara ensam vållande till den ifrågavarande sammanstötningen, i följd hvaraf Rådstufvurätten dömer Wéberg att med „Tora“ godtgöra bolaget icke blott de ofvannämnda skadorne med 1010 kronor utan ock öfriga bolaget af sammanstötningen tillskyndade kostnader med 118 kronor 50 öre;

skolande Wéberg därjämte med „Tora“ å båda beloppen erlägga ränta efter 5 % från stämningsdagen den 24 Januari 1904 tills likvid sker samt godtgöra bolaget dess umgälder å rättegången med 350 kronor.

Wéberg sökte efter vad ändring, som af bolaget bestreds.

Göta Hofrätt (hrr. *Ståhlberg*, *Ekman* och *Hjertén)* utlåt sig i dom den 28 April 1905:

Emedan i saken är utredt, att, då „Borgholm“ och „Tora“ kommit i sikte af hvarandra, fartygen befunnit sig på så ringa afstånd från hamnöppningen och styrt sådana kurser mot densamma att, enligt hvad fartygens befälhafvare måste hafva insett, omedelbar fara för sammanstötning förelegat,

samt det vid sådant förhållande jämlikt 27 och 29 art. i förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896 ålegat en hvar af befälhafvarne, såvidt på honom ankommit, att — oafsedt „Tora“s skyldighet

jämlikt 19 art. i samma förordning att hålla undan för „Borgholm“ — vidtaga de åtgärder, som till förekommande af sammanstötning varit af för handen varande omständigheter påkallade;

ty och som i saken får anses styrkt att, såsnart „Borgholm“ blifvit från „Tora“ synlig, sistnämnda fartygs maskin slagits fullt back,

samt antagas måste, att sammanstötning icke inträffat, därest jämväl „Borgholm“s befälhafvare, hvilken först en stund efter det „Tora“ blifvit synlig låtit „Borgholm“ backa, omedelbart företagit sagda manöver,

alltså och då, äfven om „Tora“ till undvikande af ombordläggning kunnat gira babord hän, Wébergs åtgörande att i stället söka hålla åt styrbord så mycket mindre är af beskaffenhet att kunna läggas Wéberg till last, som „Tora“ genom vidtagande af först nämnda manöver skulle löpt fara att komma förom „Borgholm“,

samt Wéberg, såvidt visadt blifvit, icke heller i öfrigt varit till sammanstötningen vållande,

pröfvar Hofrätten, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag beträffande hufvudsaken, rättvist ogilla bolagets därutinnan förda talan, och varder i fråga om rättegångskostnaderna motvädjade utslaget sålunda ändradt, att Wéberg befrias från skyldighet att ersätta bolaget dess utgifter å saken vid Rådstufvurätten.

Adjungerade ledamoten Fiskalen *Bergelmer*, med hvilken Assessoren *Forsén* instämde, yttrade: Jag finner befälhafvaren å „Borgholm“ icke kunna anses hafva försummat att vidtaga någon åtgärd, som till förekommande af sammanstötningen varit af förhanden varande omständigheter påkallad. Med hänsyn till den kurs „Tora“ vid tillfället haft, har det varit Wébergs skyldighet att hålla undan för fartyg, som varit på utgående ur hamnen. Då Wéberg emellertid kommit i närheten af densamma, så att han enligt egen åsikt icke kunnat genom att ändra kursen undvika hamnöppningen, har Wéberg gått med så stark fart, att han, då „Borgholm“ på utgående ur hamnen kommit i sikte, ej förmått genom att stoppa och backa hindra sammanstötningen med densamma i hamnöppningen. Wéberg får följaktligen anses hafva varit ensam vållande till sammanstötningen och sålunda pliktig gälda ersättning för den härigenom „Borgholm“ tillfogade skadan. Då Wéberg ej haft något att anmärka mot de af bolaget i sådant afseende fordrade belopp, pröfvar jag lagligt fastställa det slut Rådstufvurättens utslag innehåller.

Bolaget fullföljde sin talan. Wéberg yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Linders*, *Schartan* och *Österlöf*) yttrade i afgifvet betänkande: Emedan „Tora“ vid ifrågavarande tillfälle nalkats hamnöppningen med sådan kurs, att den haft skyldighet att hålla undan för fartyg, som varit på utgående ur hamnen,

samt — äfven om Wébergs uppgifter att „Tora“, efter det „Borgholm“ kommit i sikte, haft sådant läge att den icke kunnat annat än högst obetydligt ändra sin kurs, och att vid signalen från „Borgholm“ maskinen å „Tora“ genast slagits fullt back äro med verkliga förhållandet öfverensstämmande — det i så fall likväl lärer ligga Wéberg till last, att han, efter det han kommit så nära hamnöppningen i sådan kurs, att han hvarken kunnat undvika denna eller i densamma hålla undan för mötande fartyg, framgått med sådan fart, att han ej kunnat genom att stoppa och backa hindra sammanstötningen,

ty och som befälhafvaren å „Borgholm“, då han först fått sikte å „Tora“, icke torde haft anledning till antagande, att „Tora“s läge varit sådant, att „Tora“ ej kunnat hålla undan för „Borgholm“; vid hvilket förhållande han ej kan anses hafva förfarit oriktigt, då han efter gifven signal fortsatt framåt med ändrad kurs styrbord hän, samt befälhafvaren å „Borgholm“ sedermera haft så mycket mindre anledning att, förr än som skett, ändra denna manöver till stopp och back, som Wéberg besvarat „Borgholm“s signal med egen styrbordssignal;

alltså och då Wéberg följaktligen får anses hafva varit ensam vållande till sammanstötningen och förty pliktig att gälda ersättning för „Borgholm“ härigenom tillfogad skada och åsamkade kostnader,

samt Wéberg ej haft något att anmärka mot de af bolaget i saken fordrade belopp,

hemställer Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med ändring af Hofrättens dom, fastställa det slut Rådstufvurättens utslag innehåller.

Saken afgjordes efter cirkulation i Högsta Domstolen den 31 Maj 1906, hvarvid Justitierådet *Grefberg*, med hvilken Justitieråden *Billing* och *Bohman* förenade sig, biföll Nedre Revisionens betänkande.

Justitierådet *Westring*, med hvilken Justitieråden *Ramstedt* och *Herslow* instämde, yttrade:

Emedan utredt är, att fartygens läge vid sammanstötningen varit sådant, att „Borgholm“ befunnit sig i omedelbar närhet af

södra hamnpiren, medan „Tora“ å sin styrbords sida mellan „Borgholm“ och norra hamnpiren haft tillräckligt fritt vatten för att passera utan ombordläggning,

samt Wéberg, som haft skyldighet att hålla undan för „Borgholm“, och genom de förut växlade signalerna jämväl tillkännagifvit sin afsikt att hålla styrbord hän, förty får anses genom felaktig manövrering till sammanstötningen vållande,

ty och som, så vidt visadt blifvit, befälhafvaren å „Borgholm“ icke underlåtit vidtaga någon åtgärd, som för undvikande af ombordläggning ålegat honom,

bifaller jag det slut, Nedre Revisionens betänkande innehåller.

Kungl. Maj:ts dom, som skulle utfärdas i öfverensstämmelse med den af Justitierådet *Westring* yttrade mening, utgafs den 18 Juni 1906.

Rettelser.

Side 116 L. 17 f. o. staar: § 218, læs: § 118.

Side 131 L. 6 f. o. staar: P. 646, læs: P. 642.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 11	Aargang VII	1906

37.

Norges Høiesteret, den 11 Juli 1906.

Lods Svend Pedersen
(Advokat Gustav Blom)

mod

Aktieselskabet „Able" ved dets Disponent L. Hansen
(Advokat Carl Lundh).

En Lods søges gjort ansvarlig for Følgerne af, at det lodsede Skib stødte paa Grund under Lodsningen, men frikjendes ved Høiesteret, idet Grundstødningen ikke antages at skyldes nogen Forseelse fra Lodsens Side.

Assessor *Prydz:* Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til Kragerø Sjørets Dom af $^{27}/_{6}$ 04, hvorved saaledes blev kjendt for Ret:

„Indstævnte, Lods Svend Pedersen, bør til Citantskabet, Aktieselskabet „Able" ved dets Disponent L. Hansen betale 750 — syv Hundrede og femti — Kroner tilligemed 4 — fire — Procent Renter deraf fra ·26 August 1902, til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves.

Den befalede Sagførers, Overretssagfører G. Sverdrups Salær ansættes til 350 — tre Hundrede og femti — Kroner.

Det Idømte at udredes 3 — tre — Dage" etc.

Et af Sjøretsmedlemmerne voterede for Lodsens Frifindelse. Lods Svend Pedersen har — efter at han ved Bevilling af 1/12 04 havde erholdt Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis og fri Sagførsel — paaanket denne Dom til Høiesteret, hvor hans befalede Sagfører har nedlagt saadan Paastand:

„At Hovedappellanten frifindes for Kontraappellantens Tiltale samt hos denne tilkjendes Omkostninger for begge Retter, og at der tilkjendes Undertegnede Salær, som bliver at udrede af Statskassen".

Indstævnte, Aktieselskabet „Able", har kontrapaaanket og nedlagt saadan Paastand:

„1. a. *Principalt:* At Kontraappellantskabet hos Appellanten tilkjendes Kr. 3099,04.

b. *Subsidiært hertil:* At Sagen tilbagevises til Sjøretten til Afgivelse af nyt Skjøn, idet Sjøretten kjendes uberettiget til at tage i Betragtning mulig Skade, paaført Skibet ved Aftrækningsforsøg.

c. *Yderligere subsidiært til a:* At Kontraappellantskabet hos Appellanten tilkjendes Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd. optaget paa Appellantens Bekostning.

2. *Subsidiært:* At Sjørettens Dom stadfæstes.

3. I alle Tilfælde: Lovlige Renter af Doms- eller Skjønsbeløbet fra 26 August 1902 til Betaling sker.

4. Ligeledes i alle Tilfælde: At Kontraappellantskabet hos Appellanten tilkjendes Omkostninger for begge Retter".

Jeg kommer til samme Resultat som Sjørettens dissenterende Medlem, idet jeg efter de foreliggende Oplysninger med ham finder. at Uheldet ikke med tilstrækkelig Føie kan ansees Lodsen tilregneligt, men maa tilskrives tilfældige Omstændigheder. Selskabet har her ved Retten (som for Sjøretten) gjort gjældende, for det første, at det var en Feil af Lodsen at vælge Leden gjennem Jomfrulandsrenden og Sundet mellem Rauane og Sjursholmen, navnlig fremstilles det som uforsvarligt, at han fortsatte gjennem Naus og det nævnte Sund, hvilket Farvand skildres som trangt og kroget, istedetfor at gaa vestenfor Rauane. Jeg finder, at det ei kan bebreides ham som uforsigtigt, at han valgte dette Farvand. Den Vei, han tog, er paa det officielle Sjøkart aflagt som Seilled, og det er oplyst. at den ogsaa jevnlig bruges. Sjørettens Majoritet

har heller ikke fundet at kunne tilregne Lodsen det som Feil eller Uforsigtighed, at han valgte det tagne Løb, skjønt den dog mener, at det vilde være tryggere, specielt fra Jomfrulandsrenden at gaa vestenfor Rauane, og at der var Opfordring til at tage denne Vei. Dernæst gjør Selskabet gjældende og har heri faaet Medhold af Sjørettens Majoritet, at Lodsen ikke har manøvreret med tilbørlig Agtsomhed ved Passagen ind Sundet mellem Rauane og Sjursholmen. Han har, udtaler Majoriteten, aabenbart været forsent ude med sin Ordre til at lægge Roret Styrbord. Dette finder Majoriteten navnlig at kunne slutte deraf, at Fartøiet efter det derom Oplyste har gaaet lige paa Baaen og ikke som af Lodsen paastaaet kun er drevet med Siden ind paa denne. Dette Spørgsmaal: om det var forsent, Lodsen foretog Svingningen, er vistnok Hovedspørgsmaalet i Sagen, og det er visselig ganske tvivlsomt. Efter hvad der fra Lodsens Side er anført, havde han i betimelig Tid ladet Roret lægge Styrbord, idet han havde rettet sig efter et Med, som altid før havde ledet klar gjennem Farvandet. Fartøiet havde imidlertid istedetfor at lystre Roret og svinge til B. B. gjort et „Skjær" til St. B., saaledes at det kom ind paa Baaen. Han havde troet, at Strømmen var udgaaende, hvilket efter Veir og Vind var at vente, medens det efter Grundstødningen viste sig, at den var indgaaende. Han har under en Forklaring for Lodsoldermanden i Kragerø udtalt det som en Mulighed, at denne Strømsætning har foranlediget, at Fartøiet ikke lystrede Roret, og hans Advokat her for Retten mener, at det maa være saa. En udgaaende Strøm — mener denne — vilde virket paa St. B. Baug i samme Retning som Roret, medens en indgaaende maatte virke paa B. B. Baug og i modsat Retning. 3die Hovedvidne, Rormanden, har forklaret, at da han efter Lodsens Kommando lagde Roret St. B., lystrede Fartøiet ikke Roret, men gjorde et Skjær til Styrbord antagelig 2—3 Streger. Han lagde da Roret helt Styrbord, men umiddelbart derpaa stødte Fartøiet. Han antager, at der kun hengik et Minut fra Lodsens Ordre, og til Fartøiet stødte. Anden Forklaring foreligger ikke om Lodsens Ordre og det derpaa Passerede. Det udtales i en Erklæring fra Kapteinen, at han og de øvrige ombord stod og pumpede og vidste intet af, før Fartøiet løb paa Baaen.

At det var saa, at Fartøiet ikke lystrede Roret, men tog et Skjær i modsat Retning maa saaledes ansees paa det Rene, og er vistnok ogsaa in confesso. Spørgsmaalet er da, som sagt, om Lodsen burde svinget tidligere, hvorved der naturligvis vilde være blevet

mere Tid til at faa Fartøiet — trods det Skjær det tog — bragt betimelig i rigtig Retning. Jeg kan ikke finde, at man har tilstrækkelig Grund til at antage dette. Hvis Lodsen har benyttet det af ham angivne Med, maa han ansees at have svinget betids. Som i en af Overlodsens Skrivelser og ogsaa i Sjøretsdommen omtalt, er der i „Norske Lods“ angivet et andet Med for Farvandet qv., men man har tilstrækkelig Oplysning om, at det af Lodsen angivne Med almindelig bruges, og man ser ogsaa, at hverken Kragerø Lodskontor eller Overlodsen har gjort nogen Bemærkning ved, at dette Med blev brugt. At han virkelig har rettet sig efter det af ham opgivne Med, maa jeg anse at være paa det Rene i Sagen. Ialfald er det, saavidt jeg har opfattet det, ikke bestridt af Selskabet. Og jeg mener det hermed maa være givet, at den Svingning, hvorom her er Tale, blev foretaget i rette Tid. At Lodsen burde havt Kjendskab til eller været forberedt paa, at Strømsætningen var saaledes, som det siden viste sig, at den var, og derfor under Hensyn dertil have manøvreret anderledes end skeet, er en Fordring, som jeg ikke tror med Føie kan opstilles. Det er vistnok paa det Rene, at det var upaaregneligt, at Strømsætningen efter Veir og Vind skulde været indgaaende, og at Lodsen fra Fartøiet under Farten skulde kunnet gjøre Iagttagelser om Strømforholdene, tror jeg ikke, man har Føie til at antage. Som jeg forstaar Sjøretsdommen og de øvrige Oplysninger fra sagkyndigt Hold, der foreligger i Sagen, er der ikke fra noget af disse sagkyndige Hold fremkommet Udtalelser i Retning af, at saadan Iagttagelse under Farten lod sig gjøre. Som det sees, er det her i høieste Grad *tekniske* Spørgsmaal, man har for sig, og man maa da væsentlig være henvist til at bygge paa det sagkyndige Materiale, man har. I Sjøretten har der været Strid mellem de sagkyndige Medlemmer. Den ene mener, at der foreligger uforsvarligt Forhold fra Lodsens Side, den anden mener det modsatte, og denne har faaet Medhold af Overlodsen og Lodsoldermanden i Kragerø, fra denne sidste ogsaa i en Erklæring af 7 September 1904, der er afgivet, efterat han har gjennemgaaet Sjøretssagens Dokumenter. Jeg skal sluttelig bemærke, at der ogsaa af Selskabet er procederet paa, at Lodsen dels overfor Kapteinen efter Grundstødningen og dels under senere Forhandlinger med Selskabets Disponent skulde være kommet med Udtalelser, der ialfald antydede, at han var sig bevidst, at Uheldet var ham at tilregne. Jeg kan indskrænke mig til herom at bemærke, at der efter min Mening ikke foreligger Oplysninger af nogen Be-

tydning i Retning af, at Lodsen skulde have afgivet saadan Erkjendelse. Sagens Omkostninger antager jeg efter Sagens visselig tvivlsomme Beskaffenhed at burde ophæves. Den befalede Sagfører for Høiesteret, der findes at have udført Sagen forsvarlig, vil være at tilkjende Salær, der ligesom Salæret til den befalede Sagfører for Sjøretten vil blive at udrede af Statskassen.

Konklusion:

Lods Svend Pedersen bør for Aktieselskabet „Able“s Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves. Salæret til den befalede Sagfører for Høiesteret, Advokat Gustav Blom, ansættes til 250 — to Hundrede og femti — Kroner, der tilligemed de den befalede Sagfører for Sjøretten tilkommende Salær udredes af Statskassen.

Assessor *Roll:* Jeg kommer til samme Resultat som Førstvoterende og kan i væsentlige Dele tiltræde hans Begrundelse. Jeg har fundet Sagen tvivlsom, og navnlig har jeg fundet det Spørgsmaal overmaade tvivlsomt, om Lodsen betimelig har givet Ordre om Styrbord Ror. For mig som usagkyndig er det ikke godt at opgjøre mig nogen Mening herom, og jeg har derfor taget i afgjørende Betragtning, at der i dette Punkt er Uenighed mellem de Sagkyndige, og at det dissenterende Medlems Mening deles af Overlodsen og Lodsoldermanden i Kragerø.

Assessor *Thoresen:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

H. Scheel: Enig med Førstvoterende paa samme Maade som Assessor Roll.

Birkeland: Ligesaa.

Lagmand *Kjerschow:* Ligesaa.

Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Dom overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 23, forkyndt 26 August 1902 har Aktieselskabet „Able“ ved dets Disponent L. Hansen saggivet Lods Svend Pedersen af Kragerø og ved Sagens Inkamination ved Kragerø Sjøret den 2 September samme Aar, efterat Rettens Forligsmægling forgjæves var anstillet, nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte, Lods Svend Pedersen, tilpligtes til Aktieselskabet „Able“ ved dets Disponent L. Hansen at betale principalt: Kr. 3099,04.

Subsidiært: Erstatning efter nærværende Sjørets Skjøn — eller ved Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning — for Tab og Skade paaført Citantskabet ved hans i Sagen omhandlede Forhold og i begge Tilfælde lovlige Renter af Doms- eller Skjønsbeløbet fra Sagens Berammelse — samt Sagens Omkostninger.

Indstævnte, der i Sagen er forundt beneficium processus gratuiti med fri Sagfører, har imødegaaet Søgsmaalet og nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte Lods Svend Pedersen frifindes for Citantens Tiltale i denne Sag og tilkjendes Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb samt at den befalede Sagførers Overretssagfører G. Sverdrups Tilkommende udredes af Statskassen.

Sagens faktiske Omstændigheder er efter de foreliggende Oplysninger i Korthed følgende:

Den 27 Februar 1902 blev Citantskabets Fartøi Bark „Able" af Dampskibet „Thor" bugseret fra Præstevig i Bamle, hvor det havde indtaget Islast, for i Kragerø at proviantere og gjøre seilklar. Indstævnte, fast Lods Svend Pedersen, medfulgte Dampskibet fra Kragerø for at lodse Skibet, og førte han ombord i dette Kommandoen under Bugseringen. Denne, der paabegyndtes ved Titiden om Formiddagen, foregik gjennem Jomfrulandsrenden og ind østre Naus for gjennem Sundet mellem Sjursholmen og Rauane at gaa ind Kragerøfjorden. I Løbet mellem disse 2 Øer stødte imidlertid Fartøiet paa søndre Baae ved Sjursholmen. Klokken var da henved 1 om Eftermiddagen. Det var ved Anledningen sigtbart Veir, nordostlig Vind med smult Vand og som det synes lav Vandstand. Skibet, der stak ca. 18 Fod, blev staaende paa Baaen, og viste det sig ugjørligt at faa det flot igjen, uagtet foruden Slæbebaaden ogsaa Dampskib „Fridtjof" udover Dagen og Aftenen arbeidede hermed, og tiltrods for at noget af Islasten blev lempet og kastet overbord.

Under Forsøgene paa at faa Fartøiet af, hvorunder Dampskibene baade trak og vred paa det, fløi nogle Stykker af Straakjølen op. Næste Morgen Kl. 5 efterat Vandet var steget, fik man Skibet af Grunden, og blev det nu slæbt ind til Kragerø. Det viste sig da læk, maatte losse op Lasten og derefter reparere, og har Rederiet som Følge af Uheldet havt Reparationsudgifter, der tillagt anslaaet Tab af Fortjeneste ved 1 Reise Kr. 1000,00, af Citantskabet er ansat til en Sum af Kr. 3099,04. Da Skibet var uassureret og Paastødningen efter Citantskabets Mening udelukkende er at tilskrive Ukyndighed eller utilgivelig Skjødesløshed fra Lodsens Side, anser det Indstævnte pligtig til at erstatte Rederiet ovennævnte Beløb eller i ethvert Fald Erstatning efter Skjøn.

Indstævnte, under hvis Kommando Slæbningen, som meldt, foregik. formener, at Ulykken ikke kan tilregnes ham. Efter Vind- og Veirforholdene havde han beregnet, at Strømmen skulde være udgaaende — vestgaaende, men istedet herfor viste det sig, at den gik stærkt ind — nordover. Straks før Grundstødningen havde han kommanderet Styrbord Ror, hvilken Ordre ogsaa blev efterkommet, men istedetfor at lystre Roret og falde af vestover, tog Skibet nu et Skjær til Styrbord paa Grund af den uberegnede indgaaende Strøm med den Følge, at man kom for nær Sjursholmsbaaen og stødte paa denne. Indstævnte mener derfor, at det er tilfældige og uberegnelige Omstændigheder, saadanne som let kan forefalde paa Sjøen, — der har voldt Ulykken, at han saaledes er uden alt Ansvar for denne, og at Skaden som Følge deraf, maa

blive der, hvor den rammede, ligesom han videre anfører, at Citantskabet i ethvert Fald har tabt al Ret imod Indstævnte ved ikke at optage nogen Sjøforklaring, at ingen Indberetning er afgivet til Lodskontoret i Kragerø eller til Overlodsen, at ingen Klage er indsendt over Lodsen, og at denne ikke er bleven tilkaldt til nogen Besigtelse af Skibet.

.Der er i Sagen fra begge Sider ført flere Vidner, ligesom der er fremlagt forskjellige Skrivelser og Erklæringer og da specielt fra Havnefogden i Kragerø og Overlodsen, hvilke begge antager, at Indstævnte ikke kan være erstatningspligtig.

Der er af Citantskabet anket over, at Indstævnte under Bugseringen tog det her omhandlede Løb, som fik saa skjæbnesvangre Følger. Der blev, siger Citantskabet, af Skibets Fører under Reisen med Dampskibet bort til Afhentningsstedet, da der var lav Vandstand og ikke meget Vand tilovers for „Able", et Sted i Jomfrulandsrenden, henstillet til Lodsen at gaa udenom Jomfruland, hvilket vilde være mindre resikabelt og ikke var synderlig længere, da de var saa langt østlig; men at Lodsen hertil svarede, at det nok skulde gaa. At en saadan Henstillen er gjort, bestrider Indstævnte, ligesom han senere i sin Procedure anfører, at det vilde have været uforsvarligt med et uprovianteret og ei tilrigget Fartøi at tage udenpaa Jomfruland. Selv om man medgiver, at Indstævnte kunde have fuld Grund til at vælge Leden indenfor istedenfor udenpaa Jomfruland, uagtet det ikke kan indrømmes, at der under de forhaandenværende Vind- og Veirforhold og efter den Tid paa Dagen, da Slæbningen fandt Sted, kunde kaldes uforsvarligt at tage den sidstnævnte, — formener dog Retten, at der havde været Opfordring for Lodsen, efterat de havde passeret selve Jomfrulandsrenden, til at fortsætte videre *vestenom* Rauane og gaa ind enten Rødskjærgabet eller Hovedindseilingen til Kragerø istedetfor at svinge ind ved Naus og gaa det lange og krogede Løb mellem Sjursholmen og Rauane, saa meget mere som „Able" jo var dyblastet, og Lodsen fra før af vidste, at den var noget tung paa Roret. Da imidlertid efter de fremkomne Oplysninger det valgte Løb er et noksaa almindeligt Farvand, hvor Fartøier af „Able"s Størrelse og Dybgaaende uden Vanskelighed kan manøvrere og slæbes, og hvor saavel Indstævnte som flere af de som Vidner afhørte Lodser, ligesom ogsaa Overlodsen — selv flere Gange har gaaet med Fartøier, finder ikke Retten i og for sig at kunne bebreide Indstævnte, at han under de forhaandenværende Forhold valgte Løbet mellem Sjursholmen og Rauane, men kjendt, som han efter sin egen Forklaring var fra før af med, at „Able" var tung paa Roret, havde han da dobbelt Opfordring til at udvise al Omhu og Agtpaagivenhed under Slæbningen paa dette Punkt.

Retten maa ogsaa gaa ud fra, at Indstævnte har havt det fornødne Kjendskab til heromhandlede Farvand, saa meget mere, som han i mange Aar som tidligere Udhavnslods har boet lige i Nærheden af Ulykkesstedet. Herved er dog at bemærke, at Indstævnte under Bugseringen paa heromhandlede Punkt ikke har benyttet det efter Overlodsens Erklæring almindelige og i „Den norske Lods" opgivne Med, men et andet nemlig „Jacob Gunleksens Hus i Dønnevig over en Fordybning paa Terneholmen", der efter Indstævntes Paastand kan sees fra det Sted, hvor Skibet stødte, et Med, som efter Vidneforklaringerne ogsaa andre Lodser synes at have benyttet, uagtet det, saavidt Sjøretten efter det fremlagte Kart kan bedømme dette, snarere skulde tjene som et Mærke ved Indseiling paa Dønnevigbugten, end til at lede klar af Sjursholmsbaaen.

Om Retten saaledes ikke i og for sig kan tilregne Indstævnte det som nogen egentlig Feil eller Uforsvarlighed at han valgte det tagne Løb, al den Stund det er anerkjendt og af Lodsen selv kjendt Lodsfarvand, er det dog ikke dermed givet, at Indstævnte under Styringen gjennem dette krogede og knappe Farvand har udvist den tilbørlige Agtpaagivenhed, saaat han kan fritages for alt Ansvar for den indtrufne Paastødning paa Sjursholmbaaen. Det maa, efter hvad der er oplyst, ansees paa det rene, at Strømmen, da Ulykken indtraf, var indgaaende, og at den saaledes, da den passerede Sjursholmsløbet har taget „Able“ paa Bagbord Baug og sandsynligvis ført Fartøiet noget mere nordlig, nærmere Sjursholmen end Lodsen har beregnet. Flere af de afhørte Vidner provet, at Strømmen omhandlede Dag var *stærkt* indgaaende, — en af dem, 6te Kontravidne, der rigtignok har gjort sin Iagttagelse inde ved Kragerø ikke ved Sjursholmen, bruger endog Udtrykket „stærkt som en Elv“, men paa den anden Side udtaler Overlodsen i en i Sagen i Afskrift fremlagt Skrivelse til Lodskontoret i Kragerø af 19 Mai 1902, hvori meddeles, at noget Forlangende om Tiltale eller Straf over Lodsen ei vil blive fremsat, at Distancefarten og den Tid, der medgik til Slæbningen, viser, at „der ikke kan have været stærk Strøm i Farvandet“, ligesom Overlodsen i samme Skrivelse videre ytrer, at „da saadan Strøm ofte kun virker i Overfladen, er det ikke sandsynligt, at den kan have øvet nogen betydelig Virkning paa et saa dybgaaende Skib som „Able“. Derhos har 6te og 7de Hovedvidne, der begge er ældre godt lokalkjendte Fiskere, udtalt, at der i Sjursholmsundet almindeligvis ikke er nogen stærk Strøm eller nogen særlig Strømsætning.

Selv om man imidlertid gaar ud fra, at der virkelig har været noksaa stærk indgaaende Strøm, da Grundstødningen fandt Sted, saa formenes dog ikke Indstævnte at kunne paaberaabe sig denne til sin Undskyldning. Vel er det af ham anbragt, ligesom det af flere af de som Vidner afhørte Lodser er forklaret, at ved nordlig eller nordostlig Vind, gaar Strømmen almindeligvis ud syd eller vestover, ikke som ved nærværende Tilfælde, ind; men paa den anden Side havde der efter Overlodsens Erklæring i de sidste Dage været en svagt aftagende Barometerstand, der tydede paa en forestaaende Forandring i den udgaaende Strøm, og Retten maa give Citantskabet Medhold, naar det anfører, at Lodsen havde al Opfordring til at tage med i Betragtningen Muligheden af, at han kunde komme til at møde indgaaende Strøm.

Men selv om man ikke lægger nogen afgjørende Vægt paa, at saa ei er skeet, saa viser dog efter Rettens Pluralitets Mening selve Maaden, hvorpaa Grundstødningen har fundet Sted, at Indstævnte, bortseet fra den angivelig uforudseede Strøm, har holdt for nordlig og for nær under Sjursholmen, eller at han forsent har foretaget Svingningen til Bagbord efterat have passeret Vækap og skulde ind Sundet mellem Rauane og Sjursholmen.

Retten maa nemlig efter de foreliggende Oplysninger, tiltrods for, at Indstævnte selv vil gjøre det til, at Skibet paa Grund af den stærke Strøm *drev* ind paa Baaen, gaa ud fra, at Fartøiet ligefrem stødte langskibs paa denne med Kjølen forud.

3die Hovedvidne siger udtrykkelig, at Fartøiet *stødte* paa Baaen. 1ste Kontravidne udtaler, at *Stødet var temmelig haardt*, og at Skibet *skrabede* en Stund mod Baaen før det stod bum stille, ligesom 2det Kontravidne forklarer, at han lagde Mærke til, at Skibet havde *løftet* sig et Par Fod. Vanskeligheden med at faa Fartøiet af igjen, idet det var forgjæves ligesaavel at søge

at vride det som at trække det af, samt at der under disse Vridninger fløď op Dele af Straakjølen, viser ogsaa, at Fartøiet maa være gaaet lige paa Baaen og ikke med Siden er drevet ind paa denne. At Fartøiet istedetfor at lystre og falde af, da Indstævnte lige før Stødet lod Roret lægge Styrbord, tog et Skjær, antagelig paa et Par Streger, formenes heller ikke at kunne undskylde Indstævnte. Han har aabenbart været for sent ude med denne sin Ordre, — der efter 3die Hovedvidnes, Rormandens, Forklaring blev givet noget nær samtidig med eller antagelig kun et Minut før Stødet, hvad han ogsaa selv synes at indrømme ved den Ytring, som 3die Hovedvidne hørte af ham, at „han var kommen for nordlig", og saa meget mere skulde han itide have lagt Roret op og faldt af for Sjursholmen, som han jo tidligere havde lodset Fartøiet og vidste, at det var noget sent til at lystre Ror. At „Able" er eller har været i nogen særlig Grad vanskelig at manøvrere, berettiger imidlertid Oplysningerne i Sagen ikke til at antage, og som før meldt, var der ved Anledningen høilys Dag, nordostlig Vind med smult Vand og fuldt sigtbart Veir.

Endelig vil ikke Retten lade ubemærket, at de Transaktioner, som Indstævnte har fundet sig beføiet til at foretage med sine Eiendele, efterat nærværende Sag er reist, ialfald leder Tanken hen paa, at han ikke føler sig saa fri for ethvert Ansvar for Ulykken, som det af hans Sagfører i Proceduren fremstilles.

Retten kommer efter alt anført til det Resultat, at Indstævnte ved heromhandlede Anledning ikke har udvist den Omhu og Agtpaagivenhed, som maa kunne fordres af en, der som kjendt og examineret Lods paatager sig Lodsning af et Fartøi, og at han saaledes heller ikke kan unddrage sig ethvert Erstatningsansvar ligeoverfor det skadelidte Rederi.

Retten vil dog hermed ikke have noget udtalt, om hvorvidt Indstævntes Handlemaade kan eller bør kvalificeres paa en saadan Maade, at den ogsaa kunde medføre Strafansvar. Spørgsmaalet herom foreligger ikke for Sjøretten til Afgjørelse, kun skal man, da Indstævnte i sin Procedure synes at gaa ud fra en anden Opfatning, bemærke, at den Omstændighed, at Overlodsen ikke har fundet Føie til at foranledige Indstævnte tiltalt eller forelagt ham nogen Bod for hans Forhold, selvfølgelig ikke afskjærer den skadelidte Reder Adgang til ad privat Vei at sagsøge Indstævnte til Skadeserstatning og til at faa sig saadan tilkjendt.

I denne Forbindelse skal Retten yderligere bemærke, at den heller ikke kan være enig med Indstævnte, naar denne i sin Procedure søger at gjøre gjældende, at Citantskabets Undladelse af at optage Sjøforklaring i Anledning af Uheldet eller lade afholde Besigtigelse af Skibet og tilkalde Indstævnte hertil medfører Tab af enhver Ret til Skadeserstatning hos ham, ihvorvel Sjøretten, som det nedenfor anførte viser, ikke kan sætte disse Citantskabets Undladelser eller Forsømmelser, som de vel nærmest kan kaldes, ud af al Betragtning, naar der bliver Tale om Størrelsen af den Citantskabet tilkommende Erstatning og om Maaden at fastsætte denne paa.

Som anført har Citantskabet i sit Deduktionsindlæg principalt paastaaet sig tilkjendt Kr. 3099,04, der — heri indbefattet et vilkaarlig ansat Beløb af Kr. 1000,00 for tabt Fortjeneste, — udgjør Rederiets havte Reparationsudgifter i Anledning af Grundstødningen efter en fremlagt Generalregning med Bilag, og subsidiært, at Rederiet tilkjendes Erstatning enten efter nærværende Sjørets Skjøn eller ved Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning. Da Ind-

stævnte i sit Tilsvar imidlertid ikke har gjort nogen speciel Indsigelse mod den beregnede Erstatnings Størrelse eller sammes enkelte Poster, gjør Citantskabet i sit næste Indlæg gjældende, at Indstævnte derved har godkjendt Erstatningskravet, og at saaledes i Tilfælde af fældende Dom ovennævnte Beløb maa blive at idømme. Heri kan dog Retten ikke være enig. Indstævnte har vistnok ikke indladt sig paa nogen nærmere Gjennemgaaelse af de enkelte Regningsposter eller specielt bestridt disse enkeltvis, men efter Indstævntes hele Procedure kan han dog ingenlunde derved betragtes som at have godkjendt det hele Regnskab saaledes, at — Erstatningspligten bragt paa det rene — det hele Regnskabsbeløb uafkortet maatte blive Citantskabet at tilkjende.

Efterat Skibet var stødt, og det havde vist sig ugjørligt for de 2 assisterende Dampskibe at *trække* Fartøiet af igjen, blev der gjort Forsøg med at *vride* Skibet af Baaen, men ogsaa dette viste sig frugtesløst, idet man vistnok fik svinget Skroget adskilligt til begge Sider, men ikke fik det flot før næste Morgen, da Vandet steg, hvorimod under disse Vridninger Dele af Straakjølen blev løsrevne og flød op.

Efter Rettens Mening har Vridningerne af det tunglastede gamle Fartøi i nogen Grad ledet paa Skibet, og vistnok ganske betydelig øget den Skade, dette led ved selve Stødningen, og da Indstævnte efter de foreliggende Oplysninger maa antages bestemt at have fraraadet en saadan Maade at søge Skibet bragt flot paa, idet det var Fartøiets Fører, der nu tog Kommandoen og gav Ordre hertil, formenes Indstævnte alene af den Grund ikke fuldt ud at kunne gjøres ansvarlig for Skaden. Dernæst har Citantskabet uden nogen forudgaaende Sjøretsbesigtigelse af Skibet eller Taxation over Skaden og uden al Varsling til Indstævnte ladet foretage Reparationer, og derved afskaaret denne enhver Adgang til at varetage sit Tarv under Bedømmelsen af Skadens Størrelse og at udøve nogen Kontrol med Reparationen. I Betragtning heraf formenes Indstævnte kun for en mindre Del at burde tilpligtes at erstatte Rederiet de af dette som Følge af Grundstødningen havte Udgifter, og naar videre hensees til, at Citantskabet efter 8de Hovedvidnes Forklaring, forinden det gik til Sagsanlæg, havde erklæret sig villig til at afgjøre Sagen i Mindelighed, saaledes, at Indstævnte erstattede Rederiet et Beløb af Kr. 750,00, et Forlig, som ogsaa Indstævnte efter Vidneforklaringen synes at have været stærkt inde paa at acceptere, men som han dog, saavidt skjønnes, efter Lodsoldermandens og Overlodsens Raad ikke antog, finder Retten, i hvis Haand den skjønsmæssige Ansættelse af Erstatningen efter Citantskabets subsidiære Paastand er lagt, at den bør blive staaende ved det ovennævnte mellem Parterne omventilerede Beløb af Kr. 750,00, der saaledes vil blive Citantskabet at tilkjende hos Indstævnte med 4 — fire — pCt. aarlige Renter deraf fra Sagens Berammelse 26 August 1902.

Hvad Sagens Omkostninger angaar har Retten, tiltrods for at Indstævnte efter dens Formening burde have accepteret Rederiets Tilbud som anført, som et for ham billigt Opgjør, dog troet at burde ophæve disse i Betragtning af, at det var sine nærmeste Overordnedes Raad, Indstævnte fulgte, da han erklærede sig uvillig til enhver Erstatning og saaledes lod det komme til Proces.

Den for Indstævnte befalede Sagfører, G. Sverdrup's Udførelse af Sagen findes forsvarlig. Efter en Retten tilstillet Opgave med 1 Bilag har han afgivet Møde i 19 af Sagens ialt 21 Sessioner, idet Indstævnte selv og alene mødte i de 2 første Sessioner. I 5 af Sessionerne er der foretaget tildels langvarige

Vidneførsler et Par indtil 4—5 Timer, idet der er afhørt ialt 8 Hovedvidner og 11 Kontravidner. De øvrige i Sagen afholdte Møder har alle været ganske korte og er samtlige holdte i Kragerø, hvor Sagføreren er bosat. Der er ialt leveret 10 Indlæg, hvoraf 5 fra Indstævntes Side og af disse 1 ca. 3 Ark, de andre kortere. Foruden Beneficiet har den befalede Sagfører erhvervet og fremlagt forskjellige Erklæringer i Sagen. I Betragtning af dette antages den befalede Sagførers Salær passende at kunne ansættes til Kr. 350,00 — tre Hundrede femti — Kroner.

A. O. Lindvig var kommen til et andet Resultat end Rettens 2 øvrige Medlemmer med Hensyn til Indstævntes Erstatningspligt. — Efter Oplysningerne i Sagen fandt han, at Strømforholdene havde været saa exceptionelle og uforudseelige for Lodsen, at Ulykken udelukkende maatte tilskrives, som saa ofte paa Sjøen, tilfældige Omstændigheder, og at saaledes den forvoldte Skade maatte blive, hvor den rammede, altsaa bæres af Rederiet, uden at dette helt eller delvis herfor kunde fordre nogen Erstatning hos Indstævnte; han maatte saaledes votere for dennes Frifindelse. Forøvrigt var han, hvad Sagsomkostningerne og den befalede Sagførers Salær angaar, enig med Pluraliteten.

38.

Christiania Overret, den 18 Juni 1906.

A/S „Antigua"
(Advokat Keyser Jordan)
mod
Bærums Kommune.
(Advokat Kristen Johanssen).

Der var fra Rederiets Side klaget saavel over Formues- som Indtægtsansættelsen.

Hvad *Formuesansættelsen* angik fandt Overretten, at der ved Ligningen ikke var taget Hensyn *baade* til de udenbygds Aktionærer og til, at der maa ske et passende Fradrag for Forringelse ved Brug og Slid.

Som *Indtægt* havde Ligningskommissionen taget 5 % af Formuen. Paa denne Maade blev der imidlertid efter Overrettens Opfatning ikke Plads til det Skjøn, som Loven kræver i det enkelte Tilfælde. Hvad Skibets virkelige Indtægt angik, var der fra Rederiet med Klagen indsendt specificerede Regnskaber, udvisende, at Skibet intet havde tjent. Overretten udtalte, at Ligningskommissionen ikke uden videre kan tilsidesætte eller ganske ignorere ordentlige, bogholderimæssig førte Regnskaber. Den kan øve Kritik og efter Undersøgelse forkaste opførte Poster eller ompostere, men den kan ikke uden videre ignorere Regnskabet og vedblive sin Ligning.

Ligning og Udpantning blev derfor underkjendte, idet Overretten paabød ny Ligning, hvorunder de her nævnte Momenter bliver at tage i Betragtning.

Dampskibsaktieselskabet „Antigua“ blev for Aaret 1904 ilagt Næringsskat til Bærums Kommune efter en antagen Formue af Kr. 88 500,00 og en antagen Indtægt af Kr. 4425,00. Da Selskabet fandt sig misfornøiet med denne Ligning, lod det sig efter forgjæves indgivet Klage til Ligningskommissionen overgaa Udpantning, hvorved Udlæg for Skattebeløbet med Tillæg af Omkostninger, tilsammen Kr. 328,63 gaves i Skibet. Denne Udpantningsforretning har Aktieselskabet ved Stævning af 6 Mars 1905 indanket her for Retten, hvor det har nedlagt Paastand om sammes Underkjendelse, og at Selskabet hos Kommunen tilkjendes Sagens Omkostninger. Indstævnte, Bærums Kommune har paastaaet Ligningen opretholdt og at Indstævnte hos Appell. tilkjendes Sagsomkostninger.

Selskabet gjør mod Ligningen hvad Formuesansættelsen angaar, for det første gjældende, at denne er altfor høi, „udenfor alle Land“, og at den allerede af denne Grund maa underkjendes. Det har i saa Henseende i det Væsentlige anført, at det efter i 1901 at have indkjøbt Skibet for ca. Kr. 97 000,00 og dette efter anvendte Paakostninger var kommet Selskabet i en Sum af ca. Kr. 105 000,00, senere havde seet sig nødsaget til at nedskrive Aktiekapitalen til Kr. 63 000,00, udover hvilket Beløb eller tilnærmelsesvis denne Sum en Flerhed af inden- og udenlandske Skibsredere, til hvem Selskabet i Sagens Anledning har henvendt sig, til den paagjældende Tid heller ikke har fundet at kunne ansætte Skibets Værdi. Appellantskabet mener, at Ligningskommissionen ikke har taget Hensyn til Skibets aarlige Forringelse, der mindst maa ansættes til 4 % (kfr. Finantsdepartementets Skrivelse af 4 Februar 1905 Dok. 22) eller til at Kr. 12 000,00 af den oprindelige (eller Kr. 7200,00 af den reducerede) Aktiekapital tilhører udenbygdsboende (indenlandske) Medlemmer. Hvad Indtægtsansættelsen angaar, da har Appellantskabet bilagt sin Klage med en fuldstændig Opgave over Skibets Indtægter og Udgifter i de ca. 3 Aar (34 Maaneder) i hvilket Skibet indtil Udgangen af 1903 har været drevet for Selskabets Regning, og dette Regnskab, hvorved intet Fradrag er gjort for Skibets Forringelse i dette Tidsrum (kfr. „Retstidende“ for 1902 P. 684 ff.), viser desuagtet for det hele Tidsrum alene et Overskud af ca. Kr. 500,00. Den aarlige Forringelse skal nemlig efter Appellantskabets Mening i Henhold til den nævnte Høiesteretsdom komme i Betragtning ikke alene ved *Formuens* Ansættelse i Skibet, men ogsaa ved Fastsættelsen af den skatbare *Indtægt*. Selv om man nu forudsætter nogen

Fortjeneste ved fremtidig Drift, hvortil Appellantskabet indrømmer der er Adgang, maa dog Indtægten for det her paagjældende Aar under nævnte Hensyn ansættes til 0. Appellantskabet mener overhovedet, at der ingen Plads bliver for Skjøn, hvor der leveres Ligningskommissionen en fuldstændig Opgave over hver ind- og udgaaet Skilling, og den har efter Appellantskabets Paastand heller ikke afgivet noget Skjøn, idet den ved „Antigua“ som ved en Flerhed af det samme Selskabs øvrige Skibe uden Skjøn har ansat Indtægten simpelthen til 5 % af Selskabets antagne Formue i Skibet. Appellantskabet henviser forsaavidt til det bag paa Skatteseddelen gjengivne Uddrag af de vedtagne Ligningsregler, i hvis Litr. a. bl. andet er anført, at „Indtægt af anden Eiendom“ (end Jord og Skov) „beregnes som Regel efter 5 pCt. af Nettoformuen. Appellantskabet mener — uden i Almindelighed at bestride Lovligheden af en saadan Regels Vedtagelse — at den er lidet eller absolut uanvendelig ligeoverfor Skibe, hvis aarlige gjennemsnitlige Afkastning ikke saaledes som ved Jordeiendomme kan regelmæssig beregnes. Appellantskabet har sluttelig som et yderligere Bevis for Ligningskommissionens urigtige og misvisende Værdiansættelse oplyst, at Skibet efter et Havari i Høsten 1905 af Sjøretten i Kristianssand under 20 December nævnte Aar blev ansat til en Værdi (i ubeskadiget Stand) af omtrent Kr. 37 000,00 (eller nøiagtig Kr. 36 910,80) under hvilken Sum endda var indbefattet endel Nyanskaffelser.

Indstævnte, Bærums Kommune, har med Bemærkning om, at den rette Vei til at faa omgjort den her omhandlede Ligning havde været at klage til Overligningskommissionen eller eventuelt en Overskattekommission, hævdet Ligningens Rigtighed. Specielt hvad Formuesansættelsen angaar har den bemærket, at Kommissionen var gaaet ud fra, at den i Skibet nedlagte Formue (Aktiekapitalen) oprindelig var Kr. 100 000,00, hvori den havde foretaget en efter sit Skjøn passende Nedsættelse efter om dets Værdi at have ladet anstille Undersøgelse gjennem et Par af Kommissionen dertil antagne Mænd, til hvis Udtalelse og Formening den havde sluttet sig. At Selskabet havde fundet sig foranlediget til at nedskrive Aktiekapitalen til Kr. 63 000,00 kunde ikke være bindende for Ligningskommissionen, saa meget mindre som den havde bragt i Erfaring, at Selskabet ved Skibets Assurance i Forholdet til Assurandøren havde lagt en Værdi af Kr. 100 000,00 til Grund. Med Hensyn til Indtægtsansættelsen har Indstævnte hævdet, at denne er skeet efter et virkelig Skjøn, i hvilken Henseende den har

bemærket, at Normalindtægtssatsen for Skibe for det paagjældende Aar var 6 %, medens „Antigua“ kun er antaget at give en Indtægt af 5 %. Forringelsen ved Brug og Ælde mener Indstævnte er taget i Betragtning ved Formuesansættelsen, og at Skibet angivelig intet har tjent, mener Indstævnte er uden Betydning efter Lovens System. Indstævnte antager forøvrigt, at Skibet *har havt* Fortjeneste, idet han mener, at endel af de i Regnskabet for London 1901 opførte Udgifter repræsenterer Nyanskaffelser.

Retten skal bemærke, at man med Indstævnte maa være enig i, at den Omstændighed, at Aktieselskabet har fundet at burde nedsætte Aktiekapitalen til Kr. 63 000,00 og at denne Nedsættelse har vundet Tilslutning hos andre Skibsredere, ikke i og for sig kan influere paa den af Ligningskommissionen trufne Værdsættelses Gyldighed. Paa den anden Side er det heller ikke tilstrækkeligt til Formuesligningens Opretholdelse, at Appellantskabet ligeoverfor vedkommende Assuranceselskab er kommet overens om at lægge en vis fiktiv Værdi til Grund. Ligningskommissionen har at ansætte Værdien efter eget Skjøn, og forsaavidt er der fra først af maaske heller intet at lægge den tillast. Men naar der klages — har den Pligt til „efter Omstændighederne“ at anstille yderligere Undersøgelser (Lov 30 Mai 1891 § 48 b), hvorhos den selvfølgelig i ethvert Tilfælde har ved sine Ansættelser at gaa lovlig frem. Nu bestemmer Lovens (af 15 April 1882) § 41, at Formuen skal ansættes til det Beløb, „som antages at have været den *virkelige Værdi* af den *skattepligtiges*“ rørlige og urørlige Eiendom — den 30 September i det Aar, som gaar forud for Skatteaaret. Nu er Parterne enige om, at under denne Bestemmelse *ikke* indbefattes den Del af Aktiekapitalen (Formuen), som tilhører udenbygds (indenlandske) Aktieeiere, eller Kr. 12 000,00 12/100 Del eller 12/105 Del af den oprindelig antagne Aktiekapital (Kr. 100 000,00). Ligesaa er Parterne enige om, at ialfald i *Formuen* et passende Fradrag i den oprindelige Aktiekapital maa ske paa Grund af Fartøiets Forringelse i Værdi ved Brug og Slid. At nu *begge* disse Faktorer ved den her skeede Formuesansættelse er tagne i Betragtning finder Retten ikke at kunne antage. Indstævnte har selv udfundet, at ved at gaa ud fra som skeet en oprindelig Formue af Kr. 100 000,00 vil alene Fradraget for den udenbygds Aktiekapital (12/105 Del af 100 000,00 = Kr. 11 428,57) bringe denne ned til Kr. 88 571,43, eller afrundet Kr. 88 500,00 (Dok. 23) = den ansatte Formue. Hermed er det ganske uforenligt, at ved Siden deraf ogsaa er taget i Betragtning til Nedslag i Formnen den Skibet siden Ind-

kjøbet i 1901 undergaaede aarlige Forringelse, hvilket ved et Skib saa gammelt som „Antigua“, bygget i 1869, skulde synes særlig paakrævet, selv om Ligningskommissionen selvfølgelig ikke kunde være bundet ved de i den ovenciterede Departementsskrivelse som Minimum angivne 4 %. At den aarlige Forringelse i Værdi i Aarene omkring eller forud for 30 September 1903 har været ganske væsentlig, synes med Styrke at fremgaa af Sjøretstaxten af 20 December 1905, idet naar undtages Havariet i sidstnævnte Aars Efteraar, intet vides indtruffet, der skulde være egnet til i Tiden mellem 30 September 1903 og Høsten 1905 at virke særlig nedsættende paa Skibets Værdi. Retten kommer saaledes til det Resultat, at Ligningen forsaavidt Formuesansættelsen angaar maa underkjendes og ophæves.

Efter det Resultat, hvortil Retten med Hensyn til Formuesansættelsen er kommet, er det allerede en Følge, at Ligningen ogsaa forsaavidt Indtægtsansættelsen angaar maa ophæves, naar denne som her overensstemmende med en almindelig vedtagen Sats simpelthen er ansat til 5 % af Formuen. At den sædvanlige Indtægt af Skibe i det her paagjældende Aar var ansat til 6 % og at Ansættelsen af „Antigua“s Indtægt derfor var skeet efter specielt Skjøn over dette Skibs Indtægt, er benægtet af Appellantskabet og noget Bevis derfor er fra Indstævntes Side ikke bleven ført. Man maa hvad den sædvanlige Indtægtsansættelse angaar i Mangel af Modbevis holde sig til, hvad Skatteseddelen med trykt Skrift paa Bagsiden angiver; og hvad det specielle Skjøn bekræfter, da kan det ialfald ikke erfares, at Ligningskommissionen efter at have anstillet saadanne „yderligere Undersøgelser“, som Loven af 30 Mai 1891 § 48 paalægger den, har erhvervet Oplysninger, der trods Appellantskabets med Klagen indgivne Regnskab berettiger den til at fastholde sin Ligning. Retten er nemlig af den Anskuelse — hvad den ogsaa ved tidligere Leilighed har havt Anledning til at udtale, at en Ligningskommission ikke kan være berettiget til uden videre at tilsidesætte eller ganske ignorere ordentlig og bogholdermæssig førte Regnskaber, som er blevne den tilgjængelige. Den kan selvfølgelig øve Kritik, omkontere og efter anstillede Undersøgelser forkaste til formentlig urigtig Debet opførte Poster men den kan ikke uden videre ignorere Regnskabet og vedblive sin Ligning. Indstævnte har saavidt forstaaes ingen væsentlige Indvendinger kunnet gjøre mod Regnskabet.

Den paaankede Udpantningsforretning formenes saaledes at maatte ophæves og ny Ligning i Henhold til Loven af 20 Juli

1895 at foretage, hvorved behørigt Hensyn bliver at tage til de ovenfor nævnte ved den passerede Ligning urettelig forbigaaede Faktorer.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Den paaankede Udpantningsforretning af 7 December 1904 ophæves som grundet i ulovskikket Ligning, hvorhos ny Ligning af den fungerende Ligningskommission bliver at foretage, hvorved

a) ved Formuens Ansættelse Fradrag skal gjøres *baade* for den Del af samme (Aktiekapitalen) som den 30 September 1903 antages at tilhøre udenbygdsboende Aktieeiere *og* for den Forringelse i Værdi, som Skibet „Antigua“ antages at have undergaaet siden det nuværende Aktieselskab (Appellantskabet) indkjøbte det i Januar 1901 og indtil 30 September 1903, og

b) ved Indtægtens Ansættelse denne bliver at beregne — ikke uden videre med en vis Procent af den antagne Formue, men under Hensyn til de med den indgivne Klage i det medfulgte Regnskab meddelte Oplysninger om Selskabets Indtægter og Udgifter.

Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 15 — femten — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 12 | Aargang VII | 1906

39.

Kungl. Maj:ts dom, den 15 Maj 1906.

Sjökaptenen P. A. Gunnufsen

mot

Kockums mekaniska Verkstads Aktiebolag.

Fartyg upphalas å slip för reparation samt måste på grund af skada, som därvid förorsakats slipen, kvarligga 36 dagar efter det reparationen full bordats.

Tvist om skyldighet för verkstadens ägare att ersätta befälhafvaren den för fartygets rederi härigenom uppkomna förlust.

Enligt aftal med befälhafvaren å barken „Olivia", P. A. Gunnufsen, som i Juni 1902 med nämnda fartyg ankom till Malmö, åtog sig Kockums mekaniska Verkstads Aktiebolag att upptaga „Olivia" på bolagets slip samt skrapa och måla fartyget utombords i botten mot viss ersättning. Då fartyget den 15 Juli 1902 skulle halas upp på slipen, brusto några bjelkar och skenor i slipbädden så att fartyget fastnade. Sedan misslyckade försök gjorts att låta

fartyget löpa tillbaka af slipen, halades fartyget den 16 Juli öfver det skadade stället upp på slipen. Arbetena med skrapning och målning af fartyget togo allenast några få dagar, men arbetena med reparationen af slipbädden togo så lång tid, att fartyget först den 26 Augusti kunde ånyo sjösättas.

Gunnufsen instämde därefter bolaget till Rådstufvurätten i Malmö samt anförde: Sedan fartyget den 16 Juli upptagits å slipen, hade fartyget efter fullbordad skrapning och målning under vanliga förhållanden bort kunna sjösättas redan den 19 Juli. Skadan å slipen hade uppkommit genom bristfälliga anordningar och härigenom hade fartyget uppehållits i Malmö 38 dagar. Gunnufsen yrkade därför att bolaget måtte varda ålagdt att till Gunnufsen utgifva ersättning för skada, som genom dröjsmålet tillskyndats fartygets rederi med belopp beräknadt enligt sjölagens bestämmelser om ersättning för öfverliggedagar eller med 30 öre om dagen för hvarje ton af fartygets nettodrägtighet 1142,61 registertons, med afdrag likväl för bolagets genfordran för å fartyget utförda arbeten 4,982 kronor 44 öre.

Bolaget invände, att bolaget ej åtagit sig att inom viss tid hafva fullbordat målningsarbetet, att skadan å slipen uppkommit genom olyckshändelse och att under dessa förhållanden bolaget ej vore skadeståndsskyldigt för det genom nämnda skada föranledda dröjsmålet.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 20 April 1903 att enär det missöde å slipen vid bolagets varf i Malmö genom hvilket Gunnufsens fartyg, som blifvit å slipen uppdraget den 16 Juli 1902, icke kunnat sjösättas förr än den 26 derpå följande Augusti, icke visats hafva haft sin grund i försumlighet vare sig genom bristande tillsyn eller annorledes från bolagets sida utan måste antagas hafva berott på olyckshändelse, för hvilken bolaget icke kunde kännas skyldigt ansvara, pröfvade Rådstufvurätten lagligt ogilla Gunnufsens talan, men blefve på grund af sakens beskaffenhet rättegångskostnaderna kvittade mellan parterna.

Gunnufsen fullföljde sin talan, som af bolaget bestreds.

Hofrätten öfver Skåne och Blekinge (hrr. *Lundahl, M. Bruzelius, R. S. Bruzelius* och *Petrén)* utlät sig i dom den 16 December 1904:

Enär det blifvit i saken utredt att, då efter aftal mellan parterna „Olivia“ den 15 Juli 1902 skulle upptagas å bolagets slip för att skrapas och målas utvändigt i botten och undergå reparation å rodret, en del af de å slipen under vatten liggande

tvärbjälkarna genom fartygets tyngd krossats och den å de båda mellersta längdbjälkarna hvilande s. k. pallskenan på nämnda ställe sprungit, samt att i följd häraf fartyget, som ej kunnat glida tillbaka men slutligen nästa dag blifvit draget öfver det skadade stället upp å slipen, nödgats kvarstanna där till den 26 påföljande Augusti, då slipen åter blifvit iordningställd;

ty och som med hänsyn till hvad i saken förekommit bolaget måste anses vara vållande till den å slipen timade skadan;

samt bolaget förty vore pliktigt ersätta Gunnufsen den häraf för fartygets rederi föranledda förlust,

alltså och då i fråga härom utredningen i saken gåfve vid handen att, derest ej skadan å slipen inträffat, fartyget efter undergångna reparationer skäligen bort kunna åter sjösättas senast den 21 Juli 1902,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken, förplikta bolaget att mot kvitto till Gunnufsen i hans egenskap af befälhafvare å „Olivia“ utgifva godtgörelse för det fartyget ej kunnat för sitt ändamål användas under tiden från och med den 22 Juli 1902 till och med den 26 därpåföljande Augusti; och stadgade Hofrätten, som ansåge, att denna godtgörelse icke lagligen kunde beräknas enligt de om ersättning för öfverliggedagar gifna stadganden, att, där parterna ej annorlunda åsämjdes, godtgörelsen skulle bestämmes af tre gode män — utsedde en af hvardera parten och den tredje af de sålunda valde med iakttagande däraf att, om någondera parten tredskades att utse god man eller de af parterne valde gode män icke kunde om valet af den tredje sig förena, valrätten tillkomme Kungl. Maj:ts Befallningshafvande i Malmöhus län — dock att ersättningen ej finge af gode männen sättas högre än till det belopp, hvartill den skulle uppgå efter af Gunnufsen påyrkade beräkningsgrund, och att den, som med gode männens beslut icke åtnöjdes, hade att klander däremot instämma till Rådstufvurätten inom tre månader från det beslutet meddelades, vid äfventyr att beslutet eljest skulle lända till efterrättelse, och egde bolaget att från det belopp, som sålunda kunde varda Gunnufsen tillerkändt, draga bolagets genfordran 4,982 kronor 44 öre; och skulle bolaget å därefter möjligen uppkommande öfverskott till Gunnufsen gälda ränta efter 5 % från stämningsdagen den 5 September 1902 till dess betalning skedde. Med ändring af Rådstufvurättens utslag beträffande rättegångskostnaden förpliktade Hofrätten bolaget att godtgöra Gunnufsen för kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 250 kronor.

Adjungerade ledamoten Fiskalen *Arsell* fann hvad Gunnufsen i Hofrätten anfört icke verka ändring i Rådstufvurättens utslag och förpliktade Gunnufsen att godtgöra bolagets kostnader å saken i Hofrätten med 40 kronor jämte lösen för Hofrättens dom.

Bolaget sökte ändring under yrkande om ogillande af Gunnufsens talan. Gunnufsen yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Sandberg*, *Schartau* och *Stenberg*) hemställde att Kungl. Maj:t måtte ej finna skäl göra ändring i Hofrättens dom samt förplikta bolaget att ersätta Gunnufsens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 170 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 27 April 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Claëson*, *Wijkander*, *Bohman*, *Ramstedt*, *Westring*, *Grefberg* och *Trygger*) hvarvid Högsta Domstolen biföll Nedre Revisionens hemställan.

40.

Kungl. Maj:ts dom, den 8 Juni 1906.

Rederiet för ångfartyget „Cairo", firman Tho.s Wilson Sons & Co. Limited i Hull och Sjökaptenen James Norton

mot

Rederiet för ångfartyget „Eberstein" Deutsche Dampfschifffahrt-Gesellschaft Hansa i Bremen och Sjökaptenen Friedrich Hashagen.

Under rådande tjocka sammanstöta i Östersjön ångfartygen „Cairo" och „Eberstein", som därvid båda tillfogas åtskilliga skador. Rederiet för „Eberstein" åläggés ersättningsskyldighet. „Eberstein" anses nämligen ensam hafva varit vållande till sammanstötningen, enär fartyget vid tillfället framgått med för stark fart och underlåtit att i tid stoppa maskinen.

Den 26 April 1903 klockan 11,20 f. m. kolliderade i Östersjön mellan Utklippan i Karlskrona skärgård och Ölands södra udde ångfartygen „Cairo" och „Eberstein". „Cairo", som fördes af Sjökaptenen James Norton, var på resa från Hull till Windau

och „Eberstein“ fördes af Sjökaptenen Friedrich Hashagen samt var på väg från Reval till London. Vid tillfället rådde stark dimma. Båda fartygen tillfogades åtskilliga skador.

Sedan öfverenskommelse träffats att tvist om skadeersättning skulle anhängiggöras vid Rådstufvurätten i Göteborg instämde rederiet för „Cairo“ och Norton till nämnda Rådstufvurätt rederiet för „Eberstein“ med yrkande att som anledningen till sammanstötningen varit uteslutande fel och försummelse vid manövreringen af „Eberstein“, rederiet för samma ångare måtte varda ålagdt att till rederiet för „Cairo“ utgifva ersättning för skada och förlust, som i följd af sammanstötningen tillskyndats „Cairo“s rederi, lastägare och öfriga vederbörande.

„Eberstein“s rederi och Hashagen uttogo genstämning å „Cairo“s rederi under yrkande att som sammanstötningen i motsats till hvad „Cairo“s rederi velat påstå förorsakats uteslutande genom fel och försummelse vid manövreringen af „Cairo“ dess rederi måtte förpliktas ersätta all genom kollisionen för „Eberstein“ uppkomna skada och förlust.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 9 Juli 1904:

Genom afhörda vittnens berättelse i saken och hvad däri vidare förekommit är utredt, att ångfartyget „Cairo“ vid ifrågavarande tillfälle den 26 April 1903, då fartyget på resa från hemorten Hull till Windau med last af styckegods befunnit sig i Östersjön utanför Karlskrona skärgård, i anledning af rådande tjocka gått med half maskin och en fart af omkring 5 knop från klockan 10 till klockan 11,5 förmiddagen; att, sedan en aflägsen mistsignal då afhörts, till maskinen kommanderats „sakta“ och befälhafvaren låtit fartyget vika af ett half streck åt styrbord; att, efter det „Cairo“ därpå under upprepade mistsignaler gått med sakta maskin omkring tio minuter, å „Cairo“ hörts en dylik signal helt nära förut något på babords bog, i anledning hvaraf befälhafvaren kommenderat stopp till maskinen, befallt rodret hårdt babord och med hvisselpipan gifvit en kort signal, därmed antydande, att „Cairo“ ginge styrbord hän, hvilken signal med ett kort ljud genast besvarats; att ångfartyget „Eberstein“ på resa mellan Reval och London med last af hafre ifrågavarande förmiddag gått med något mindre än full fart från klockan 8 till klockan omkring 10 förmiddagen, hvarefter farten något minskats; att „Eberstein“ därefter framgått utan att höra någon mistsignal från „Cairo“, till dess fartygen kommit helt nära hvarandra; att „Eberstein“, hvarå då hörts en sådan signal för ut, likväl fortsatt med samma fart

utan att stoppa maskinen; att, sedan därpå å „Eberstein“ hörts ett kort ljud från „Cairo“, signalen likaledes med ett kort ljud genast besvarats; att „Eberstein“ då kommit i sikte för „Cairo“ något litet om babords bog på 2 till 3 fartygslängders afstånd; därvid å sistnämnda fartyg maskinen kastats fullt back och en signal, bestående af tre korta ljud, med hvisselpipan afgifvits; att, sedan „Cairo“ omedelbart därefter på ungefär 150 meters afstånd blifvit synlig för „Eberstein“, maskinen å sist berörda fartyg först stoppats och strax därefter ställts fullt back; samt att fartygen inom en half minut därefter klockan 11,20 förmiddagen kolliderat, därvid „Eberstein“ med sin stäf inträngt i „Cairo“s babords bog omkring två meter från stäfven, i följd hvaraf „Cairo“ fått sagda bog nedom backen intryckt till en längd af omkring 5,4 meter, styrbords bog invriden till en längd af cirka 2,4 meter, stäfven intryckt akter öfver till ett djup af cirka 1,5 meter och en del andra skador samt „Eberstein“ lidit åtskilliga skador bland annat å bogarna;

och enär, enligt hvad ytterligare måste anses ådagalagdt, ångfartyget „Cairo“ vid tiden för sammanstötningen legat i det närmaste stilla, men genom anteckning i den å „Eberstein“ förda dagboken angående den väglängd, samma fartyg i frågakomna dag tillryggalagt mellan klockan 8 förmiddagen och klockan 12 middagen samt genom såväl förste styrmannen å „Eberstein“, Carl Johan Edvard Bullings som å „Cairo“ anställda besättningsmäns vittnesberättelser äfvensom beskaffenheten af de skador, fartygen vid sammanstötningen erhållit, otvetydigt framgår, att „Eberstein“, äfven om å detta fartyg icke afhörts någon mistsignal från „Cairo“, förr än fartygen kommit helt nära hvarandra, likväl gått med större fart än som i betraktande af den rådande starka tjockan varit förenlig med den försiktighet fartygets befälhafvare haft skyldighet iakttaga till undvikande af ombordläggning;

samt ostridigt är att, sedan å „Eberstein“ några minuter före kollisionen hörts för ut mistsignal från „Cairo“ och fara för ombordläggning då uppenbarligen förelegat, „Eberstein“s befälhafvare underlåtit att i enlighet med föreskriften i art. 16 af Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning, genast stoppa fartygets maskin utan fortsatt att framgå med samma fart som förut, till dess fartygen kommit på omkring 150 meters afstånd från hvarandra och sammanstötningen icke kunnat förekommas;

alltså och då icke visats, att befälhafvaren å „Cairo“ vare

sig genom åsidosättande af den försiktighet, omständigheterna vid tillfället påkallat för undvikande af ombordläggning, eller genom felaktig manöver föranledt kollisionen,

finner Rådstufvurätten befälhafvaren å „Eberstein“ ensam hafva varit vållande till ifrågavarande sammanstötning och rederiet för sagda fartyg sålunda jämlikt 220 och 222 §§ Sjölagen skyldigt att ersätta den därigenom uppkomna skadan och förlusten.

Beträffande rederiets för „Cairo“ och dess befälhafvares på ingifna räkningar grundade skadeståndstalan, är icke styrkt, att rederiets kostnader och förlust, som i dessa räkningar upptagits till dels 45,839 kronor 88 öre och dels 1189 kronor eller tillhopa 47,028 kronor 38 öre uppgått till sammanlagdt högre belopp än motsidan godkänt eller 40,421 kronor 78 öre. Vidkommande anspråket på ersättning för „Cairo“s uppehåll under 58 dagar kan samma ersättning i saknad af erforderlig utredning om annan grund för bestämmande af skadestånd i berörda hänseende icke beräknas annorlunda än efter viss ränta, som af Rätten bestämmes till fem procent per år under nämnda tid å det belopp, som motsvarar fartygets värde i oskadadt skick. Då vid de af Ingeniören K. Rundgren och Hamnkaptenen Edmund Ternström verkställda besiktningar å „Cairo“ fartyget i skadadt skick värderats till 60,000 kronor och kostnaden för de genom kollisionen uppkomna skadorna beräknats till 34,290 kronor, får fartyget i oskadadt skick anses hafva haft ett värde af 94,290 kronor samt ersättningen för uppehållet under ifrågakomna tid enligt ofvan omförmälda grund utgöra 759 kronor 55 öre. Som rederiet för „Eberstein“ icke haft något att erinra mot den af rederiet för „Cairo“ fordrade godtgörelse efter en procent om året från den 26 Februari 1904 för den garanti till belopp af 35,000 kronor, hvilken Skandinaviska Kredit Aktiebolaget på begäran af sistnämnda rederi iklädt sig till förmån för ångfartyget „Eberstein“, pröfvar Rådstufvurätten lagligt att, med ogillande af rederiets för „Eberstein“ och dess befälhafvares stämningstalan i saken, på sådant sätt bifalla deras motparters käromål, att rederiet för „Eberstein“ förpliktas att med detta fartyg och dess frakt till rederiet för ångfartyget „Cairo“ genast mot kvitto utgifva dels ofvanberörda 40,421 kronor 78 öre och 759 kronor 55 öre eller tillhopa 41,181 kronor 33 öre jämte 5 % årlig ränta därå från stämningsdagen till dess likvid sker, dels ock hvad sistnämnda rederi för ofvan omförmälda garanti kan visa sig hafva, efter en beräkning af en procent om året å garanterade beloppet 35,000 kronor, till Skandinaviska Kredit Aktie-

bolaget utgifvit för tiden för den 26 Februari 1904, tills denna garantis återkallando af rederiet för „Eberstein" medgifvits, jämte 5 % årlig ränta å i sådant afseende utgifvet belopp från utgifningsdagen, tills likvid sker; skolande rederiet för „Eberstein" därjämte ersätta sina motparter deras rättegångskostnader med 3339 kronor.

Parterna sökte å ömse sidor efter vad ändring.

Göta Hofrätt fann i dom den 19 Maj 1905 ej skäl att på rederiets för „Eberstein" och Hashagens talan göra ändring i Rådstufvurättens dom; men enär, vidkommande motparternas fullföljda talan, de af Magistraten i Karlskrona utsedde besiktningsmännen A. Lidman, Ingeniören K. Rundgren och Hamnkaptenen Edmund Ternström vid företagen besiktning af „Cairo" i dess skadade skick värderat kostnaden för „Cairo"s fullständiga reparation äfvensom ersättningen för genom sammanstötningen skadade och förlorade inventarier till sammanlagdt 44,267 kronor 70 öre samt Rundgren och Ternström, hörda såsom vittnen i saken, bekräftat riktigheten af denna sin värdering, fann Hofrätten den rederiet för „Cairo" tillkommande ersättningen i omförmälda hänseende böra utgå med nämnda belopp; till följd hvaraf och då Rådstufvurätten i sådant afseende tillerkänt rederiet för „Cairo" allenast 39,232 kronor 78 öre, Hofrätten, som i öfrigt gillade Rådstufvurättens dom, pröfvade lagligt på det sätt bifalla rederiets för „Cairo" och Nortons ändringssökande, att rederiet för „Eberstein" förpliktades att med detta fartyg och dess frakt till rederiet för „Cairo" utgifva, utöfver af Rådstufvurätten stadgade belopp, ytterligare 5034 kronor 92 öre jämte 5 % årlig ränta därå från stämningsdagen till dess betalning skedde.

Rederiet för „Eberstein" och Hashagen fullföljde sin talan, som af motparterna bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Nyman*, *Schartau* och *Ahlgren*) hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte ej finna skäl göra ändring i Hofrättens dom samt förplikta rederiet för „Eberstein" att ersätta vederparternas kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 200 kronor jämte domslösen, hvilken ersättning, på sätt yrkats, skulle utgå af nämnda fartyg och dess frakt.

Högsta Domstolen (Justitieråden *Lilienberg*, *Wijkander*, *Billing*, *Ramstedt*, *Petrén*, och *Hederstierna*) biföll Nedre Revisionens betänkande, i öfverensstämmelse hvarmed Kungl. Maj:ts dom utgafs den 8 Juni 1906.

41.

Kungl. Maj:ts dom, den 27 Juli 1906.

Flensburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft von 1869

mot

Firman J. Söderqvist & Co.

Fråga huruvida redare vore skyldig att till befraktarens agent, som enligt bestämmelse i certepartiet ombesörjt lossning af lasten, betala högre pris för lossningen än som föreskrifvits i certepartiet.

Den 23 Juni 1903 upprättades mellan firman Burns & Lindemann i Glasgow såsom befraktare och firman R. C. Dodson såsom ombud för Flensburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft von 1869 ett certeparti, enligt hvilket bolagets ångare „Hektos" befraktades att till Stugsund öfverföra en kollast och där leverera densamma till befraktaren eller rättsinnehafvare. Certepartiet innehöll bland annat följande: Befraktarnes agenter hrr. J. Söderqvist & Co. skola ombesörja lossning af lasten och redarne betala vanlig afgift för densamma 10 pence pr. ton. Ångfartyget skall tillhandahålla winchar, personal för wincharna samt tacket och tåg („wincher, winchmen and gear").

Sedan i öfverensstämmelse med certepartiet lasten lossats i Stugsund genom firman J. Söderqvist & Co.'s försorg, utställde firman till kaptenen å „Hektos" en räkning, hvari — förutom den öfvenskomna betalningen efter 10 pence pr. ton 1124 kronor 27 öre — bolaget debiterades för „hyra af redskap, block och måttkärl" 74 kronor 25 öre samt för „försäkring af arbetspersonal" 23 kronor 96 öre. Denna räkning betalades å bolagets vägnar af dess mäklare i Stugsund.

Bolaget instämde sedermera firman till Rådstufvurätten i Söderhamn samt anförde. Enligt certepartiet hade det ej ålegat bolaget att ersätta firman någon som helst extra lossningskostnad och hade bolaget hvarken på grund af öfverenskommelse eller enligt lag haft skyldighet att vidkännas omförmälda försäkringsafgift. Då den i certepartiet bestämda betalning för lossningen vore mycket högt tilltagen och öfverstege den på lossningsplatsen vanliga, yrkade bolaget, att firman måtte förpliktas återbära ifrågakomna belopp 98 kronor 21 öre.

Firman bestred krafvet. Firman hade visserligen ombesörjt ifrågavarande lossning, men detta uppdrag hade lemnats firman af Burns & Lindemann. Med bolaget hade firman icke träffat något som helst aftal. Om firman debiterat mer än som vederbort, borde bolaget vända sig till Burns & Lindemann, för hvilkas räkning firman verkställt lossningen. Bestämmelserna i certepartiet vore således ej för firman i någon mån bindande. I hvarje fall vore firman berättigad debitera särskild ersättning för hyra af redskap, block och måttkärl, då ångaren ej tillhandahållit sådant. Uttrycket „gear“ vore nämligen liktydigt med svenska ordet „grejor“; och hade firman sjelf nödgats anskaffa för lossningen erforderliga grejor.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 16 Januari 1905 att som, äfven om det vore utredt att firman, hvilken under sommaren 1903 ombesörjt lossningen af „Hektos“s kollast, för lossningen debiterat mera än som öfverenskommits i certepartiet den 23 Juni 1903 mellan R. C. Dodson såsom agenter för bolaget, å ena, samt Burns & Lindemann, å andra sidan, nämnda certeparti icke vore bindande för firman, hvilken verkställt lossningen på uppdrag af Burns & Lindemann,

samt firman endast mot Burns & Lindemann vore i förevarande fall ansvarig

pröfvade Rådstufvurätten rättvist ogilla käromålet samt förpliktade bolaget att ersätta firmans kostnader å målet med 65 kronor jämte protokollslösen.

Bolaget vädjade till Svea Hofrätt, som i dom den 9 Juni 1905 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt ålade bolaget att ersätta firmans kostnader i Hofrätten med 40 kronor jämte domslösen.

Bolaget fullföljde sin talan, som af firman bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Ahlström*, *Öhman* och *Österlöf)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta bolaget att ersätta firmans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Saken afgjordes efter cirkulation i Högsta Domstolen den 6 Juli 1906, hvarvid Justitierådet *Sundberg*, yttrade:

Af hvad i saken förekommit finner jag det framgå, att firman verkställt ifrågavarande lossningsarbete på anmodan af befälhafvaren å „Hektos“, utan att därvid bestämts om ersättning för arbetet;

och enär ostridigt är, att aftal om sådan ersättning eljest ej träffats emellan parterna,

samt genom den af bolaget i saken förebragta bevisning blifvit ådagalagdt, att firman ej skäligen ägt att, utöfver den i omstämda räkningen upptagna afgift för aflossning, jämväl bekomma godtgörelse för hyra af redskap, block, måttkärl med mera och för försäkring af personalen,

ty och som med hänsyn till sakens beskaffenhet, den omständighet att samma räkning i sin helhet blifvit till firman gulden af en bolagets mäklare å bolagets vägnar, ej lagligen föranleder därtill, att bolaget må anses hafva godkänt räkningen,

pröfvar jag rättvist att, med upphäfvande af domstolarnes beslut, förplikta firman att till bolaget utgifva fordrade 98 kronor 21 öre jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen den 25 Maj 1904, till dess betalning sker äfvensom att godtgöra bolaget kostnaderna å saken vid Rådstufvurätten med 125 kronor.

Justitierådet *Petrén*, med hvilken Justitierådet *Quensel* instämde, anförde:

Enär, enligt bolagets af firman obestridd lemnade uppgift, firman, efter det befälhafvaren å „Hektos“ med åberopande af ifrågakomna certeparti, hos firman påkallat lossning af fartygets last, låtit företaga lossningen utan att dessförinnan meddela befälhafvaren, att firman icke vore villig att verkställa lossningen mot det i certepartiet bestämda pris,

ty och som vid sådant förhållande och då, såvidt visadt blifvit, från fartygets sida icke brustits i fullgörandet af hvad enligt certepartiet ålegat fartyget i fråga om lossningen, firman ej varit berättigad att såsom skett af bolaget utkräfva högre betalning för lossningen än i certepartiet stadgats,

instämmer jag i det slut, hvartill Justitierådet *Sundberg* i saken kommit.

Justitierådet *Grefberg* utlät sig:

Emedan firman ostridigt på grund af åberopade certepartiet och med kännedom om dess innehåll verkställt ifrågavarande lossning,

samt det måste anses utredt, att redskap och biträde i enlighet med förbindelse i certepartiet ställts till firmans förfogande vid arbetets utförande,

ty och som firman vid sådant förhållande icke varit berättigad att för lossningen uppbära högre ersättning än i certepartiet blifvit utfäst,

biträder jag det slut Justitierådet *Sundbergs* votum innehåller.

Justitiråden *Billing* och *Wijkander* biföllo Nedre Revisionens betänkande.

Justitierådet *Lilienberg* yttrade:

Enär det hvarken blifvit utredt att firman genom aftal med Burns & Lindemann varit skyldig verkställa omförmälda lossning utan vidare ersättning än i certepartiet bestämda tio pence pr. ton, och ej heller sådana omständigheter föreligga, på grund af hvilka det kan för visst antagas, att firman med fartygsbefälhafvaren enats om att allenast nämnda ersättning skulle utgå,

ty och då det icke kan anses ådagalagdt, att den till firman erlagda godtgörelse varit oskälig,

pröfvar jag rättvist fastställa det slut, hvartill domstolarna kommit och bifallar i fråga om kostnaderna hos Kungl. Maj:t hvad Nedre Revisionens betänkande innehåller.

I fråga om affattningen af Kungl. Maj:ts dom förordnade *Högsta Domstolens flesta ledamöter* Justitieråden *Lilienberg*, *Wijkander*, *Billing*, *Quensel* och *Petrén*, att densamma skulle affattas i enlighet med den af Justitierådet *Petrén* yttrade, af Justitierådet *Quensel* biträdda mening.

Justitierådet *Sundberg* anförde:

Då af de sju ledamöter, som deltagit i sakens afgörande, fyra nämligen Justitieråden *Grefberg*, *Quensel* och *Petrén* samt jag, äro om slutet ense, synes mig jämlikt 23 kapitlet 3 § Rättegångsbalken den föreliggande tvisten vara i enlighet härmed afgjord.

Beträffande därefter frågan huruvida motiveringen till Högsta Domstolens dom skall hämtas från någotdera af de yttranden, som afgifvits af Justitieråden *Petrén* och *Grefberg* eller från det af mig afgifna votum föreligger, att Justitieråden *Grefberg Quensel* och *Petrén* stöda det slut, hvartill de i saken kommit, därpå att den i åberopade certepartiet träffade öfverenskommelsen om ersättning för lossning af lasten varit för firman bindande, hvaremot jag ansett det icke hafva varit vid arbetets utförande bestämdt, huru ersättning därför skulle utgå, äfvensom att denna min åsikt jämväl delats af Högsta Domstolens tre öfriga ledamöter Justitieråden *Lilienberg*, *Wijkander* och *Billing*. Denna åsikt är således pluralitetens och bör för den skull läggas till grund för domen. En affattning af domens motivering enligt Justitierådet *Petréns* eller Justitierådet *Grefbergs* yttrande skulle stå i uppenbar strid med den tanke, som funnit sitt uttryck i stadgan angående måls handläggning i vissa fall af Kungl. Maj:ts Högsta Domstols afdelningar samfälldt.

På grund af hvad jag sålunda anfört anser jag att Högsta Domstolens dom i saken bör affattas i öfverensstämmelse med det af mig afgifna votum.

Justitierådet *Grefberg* yttrade:

Enär den af Justitierådet *Sundberg* uttalade mening skiljer sig från de af Justitieråden *Lilienberg*, *Wijkander* och *Billing* afgifna yttranden, hvilka på en grund sig stödja, allenast i fråga om det belopp, som bör anses såsom skäligt för ifrågavarande lossning, men öfriga tre Justitieråds yttranden stödja sig på annan grund, nämligen att den i certepartiet träffade öfverenskommelsen om ersättning för lossning af lasten är för firman bindande, anser jag, att dom bör utfärdas i enlighet med Justitierådet *Billings* votum.

42.

Kungl. Maj:ts dom, den 26 Juni 1906.

Befälhafvaren å barkskeppet „Noah", N. Svensson

mot

Befälhafvaren å skonerten „Elise" A. Söderström.

Barkskeppet „Noah" *sammanstöter* i Östersjön med skonerten „Elise", hvarvid båda fartygen tillfogas skador. „Noah"s befälhafvare ålägges ersättningsskyldighet såsom vållande till sammanstötningen, enär „Noah", som seglade bidevind för babords halsar, icke i tid på grund af dålig utkik hållit undan för „Elise", som seglade bidevind för styrbords halsar.

Natten mellan den 19 och 20 September 1902 inträffade i Östersjön, sydost om Sandhammarens udde, en sammanstötning mellan barkskeppet „Noah", hemmahörande i Hvitemölla, och fördt af Kapten N. Svensson, samt skonerten „Elise", hemmahörande i Lummelunds bruk och under befäl af Kapten A. Söderström. „Noah" var vid tillfället på väg från Skönvik till Hull med last af plank och splitsved, och „Elise" kom från Bergkvara och skulle till West Hartlepool med last af pitprops. Vinden var vid tillfället N.N.V., jämn bris och klar luft. „Noah" kom seglande i riktning från S.V. till N.O. bidevind för babords halsar. „Elise" seglade från Ö. till V. bidevind för styrbords halsar. Vid kollisionen törnade „Elise" med sin stäf mot „Noah"s styrbords bog, med den påföljd att båda fartygen togo åtskilliga skador. Efter kollisionen sökte sig „Noah" direkt till Ystad såsom närmaste

nödhamn. „Elise" tog sig först in till Cimbrishamn men gick efter provisorisk reparation därifrån till Ystad, hvarest båda kaptenerna, hvar för sitt fartyg, den 25 September 1902 afgåfvo sjöförklaring. Hvardera parten gaf den andre skulden till kollisionen.

Till Rådstufvurätten i Ystad instämde först Kaptenen Svensson befälhafvaren å „Elise" Söderström, med yrkande att enär sammanstötningen orsakats genom vållande å „Elise"s sida, Söderström måtte varda ålagdt att personligen samt med fartyg och frakt ersätta Svensson den skada och förlust, som af kollisionen blifvit en följd. Samtidigt begärde Svensson hos Magistraten i Ystad kvarstad å „Elise" och dess frakt till säkerhet för sin skadeståndsfordran, och beviljade Magistraten den begärda kvarstaden. Den 6 Oktober 1902, då „Noah"s stämningsyrkande mot „Elise" första gången handlades inför Rådstufvurätten och då befälhafveren å „Elise" yrkade kvarstadens upphäfvande, förklarade Rådstufvurätten genom särskildt afsagdt beslut, att Rådstufvurätten ej fann skäl bifalla yrkandet om kvarstadens upphäfvande.

Härefter uttog Söderström stämning å Svensson med påstående att som Svensson ensam varit vållande till kollisionen honom måtte åläggas att personligen samt med „Noah" och dess frakt ersätta Söderström all skada och förlust, som genom kollisionen och kvarstadsåtgärden tillfogats och kunde komma att tillfogas Söderström.

Sedan å ömse sidor åberopats de afgifna sjöförklaringarna och vittnen blifvit hörda yttrade Rådstufvurätten (hrr. *Petersson*, *Faxe* och *Persson)* i utslag den 18 Maj 1903:

Vid ifrågavarande tillfälle, då fartygen nalkats hvarandra i sådan riktning att fara för ombordläggning ägt rum, har det jämlikt art. 17 i Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning ålegat „Noah", som seglade bidevind för babords halsar, att hålla undan för „Elise", som seglade bidevind för styrbords halsar. Genom hvad i saken förekommit är utredt, att „Noah" icke vidtagit nämnda manöfver i tillräckligt god tid, i följd hvaraf „Elise", som eljest skolat hålla sin kurs, men å hvilken man fått grundad anledning antaga, att „Noah" icke ämnade falla, börjat manövrera, hvarefter fartygen stött samman och erhållit åtskilliga skador. Härtill kommer att „Noah"s gröna lanterna under en tid af 15 à 20 minuter före kollisionen observerats från „Elise", medan man från „Noah" icke iakttagit „Elise"s röda lanterna förr än fartygen voro på ett afstånd från hvarandra af endast 1 à 2 kabellängder, hvilket gifver vid handen att å

„Noah“ hållits dålig utkik. Sammanstötningen och den därigenom „Elise“ tillfogade skada måsta sålunda anses hafva vållats af befälhafvare eller besättning å „Noah“. Rådstufvurätten pröfvar därför rättvist att, med ogillande af Svenssons talan, på det sätt bifalla Söderströms talan, att „Noah“s rederi förpliktas att i den mån samma fartygs värde och dess frakt därtill förslår, ersätta „Elise“s rederi omförmälda skada och i sammanhang därmed uppkommen förlust samt i sådant afseende till Söderström utgifva 4611 kronor 18 öre; skolande „Noah“s rederi likaledes i den mån fartygets värde och dess frakt därtill förslår godtgöra Söderströms rättegångskostnader med 601 kronor.

Rådmannen *Gussing* var skiljaktig och yttrade: Enär vid jämförelse af de aflagda sjöförklaringarna och de i målet hörda vittnenas berättelser det å ena sidan icke funnes grundad anledning antaga att „Noah“, hvilken såsom seglande bidevind för babords halsar vid ifrågavarande tillfälle skolat hålla undan för „Elise“, som gick bidevind för styrbords halsar, och jämväl för sådant ändamål, ehuru sent, fallit, icke skulle gått klar för „Elise“, om denna bibehållit sin kurs; men det å andra sidan icke är visadt, att „Elise“, hvilkens åtgärd att under för handen varande omständigheter manövrera icke i och för sig kunde läggas „Elise“ till last, vid manövreringen begått någon felaktighet,

samt det sålunde ej blifvit tillförlitligen utredt, att den timade sammanstötningen orsakats af vållande å endera sidan,

pröfvade bemälda ledamot i förmåga af 221 § Sjölagen rättvist att, med förklarande att hvardera fartyget skulle draga sin skada ogilla parternas mot hvarandra förda talan; och skulle vid denna utgång af saken rättegångskostnaderna mellan parterna kvittas.

Svensson sökte efter vad ändring, som af *Söderström* bestreds.

Hofrätten öfver Skåne och Blekinge (hrr. *Lundahl*, *Schartau*, *Strandberg* och *grefve Hamilton)* fann i dom den 17 Juni 1904 skäl icke hafva förekommit, ledande till ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpliktade Svensson att godtgöra Söderström hans kostnader i Hofrätten med 77 kronor.

Adjungerade ledamoten Fiskalen *Ljungman* var skiljaktig och yttrade:

Enär i saken vore utredt, att „Noah“ icke hållit undan för „Elise“ i tillräckligt god tid samt detta — då „Noah“ varseblifvits från „Elise“ omkring en kvart före sammanstötningen och det vid Rådstufvurätten icke ens ifrågasatts, att „Elise“s lanternor icke

varit klart lysande och af föreskrifven ljusstyrka — måste antagas hafva berott på bristande utkik från „Noah“;

ty och som konstapeln Månsson, lättmatrosen Nilsson och jungmannen Eriksson, alla å „Noah“, på ed intygat att, sedan „Noah“ fallit så mycket, att den skulle gått klar för „Elise“, jämväl „Elise“ fallit, hvilket vunne stöd däraf, att Söderström gifvit kommando att falla och, enligt hvad Månsson samt styrmannen Thomasson och matrosen Blanck å „Noah“ vittnat, icke bestridt, att han låtit „Elise“ falla, då Svensson efter sammanstötningen förebrått honom detta;

alltså och då den af både „Noah“ och „Elise“ strax före sammanstötningen vidtagna åtgärden att lofva icke, med hänsyn till den öfverhängande faran, kunde läggas någotdera fartyget mera till last än det andra;

funne Ljungman sammanstötningen vara orsakad genom vållande å ömse sidor samt pröfvade rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, stadga, att hvardera sidan skulle draga sin skada; och blefve rättegångskostnaderna af denna ledamot kvittade mellan parterna.

Svensson fullföljde sin talan. Söderström yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Öhman*, *Österlöf* och *Stenberg)* hemställde att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta Svensson att ersätta Söderströms kostnader å saken med 100 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 13 Juni 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Lilienberg*, *Wijkander*, *Billing*, *Grefberg*, *Quensel*. *Petrén* och *Sundberg)*, hvarvid Högsta Domstolen biföll Nedre Revisionens betänkande.

Rettelse: Side 151 L. 9 f. o. staar: Expeditøren, læs: Expeditionen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
med Bidrag af
Nordisk Skibsrederforening
udgivet af
Bestyrer **J. Jantzen**
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 13	Aargang VII	1906

43.

Danmarks Højesteret, den 8 Juni 1906.

Farrar, Groves & Co. af London
(Højesteretsadvokat Halkier)
mod
P. Troensegaard
(Højesteretssagfører Liebe).

Den i Samlingens Aargang VI, Side 217, som No. 42 indtagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København, stadfæstes af Højesteret.

Selv om de i Konnossementet indeholdte uklare og tvetydige Udtryk maatte, som i den indankede Dom antaget, forstaaes som sigtende til at paalægge Ladningsmodtagerne indbyrdes solidarisk Ansvar for Overliggedagspengene, maa Indstævntes Paastand om Stadfæstelse af Dommen i ethvert Fald tages til Følge af den i samme herfor anførte Grund.

Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanterne have at betale til Indstævnte med 500 Kroner.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret betale Appellanterne Farrar, Groves & Co. til Indstævnte, P. Troensegaard med 500 Kroner. Til Justitskassen betale Appellanterne 10 Kroner.

44.

Bergens Overret, den 21 Mai 1906.

Norsk Ægkompagni
(Overretssagfører Evje, Stavanger)
mod
Expeditør E. Ulstrup
(Advokat Kr. Berg, Stavanger).

En Expeditør ansees ansvarlig for Skade paa Indholdet af en Kasse Æg, der var ham leveret til Forsendelse med en Rutebaad, og for hvilken han havde kvitteret med Bemærkning, at Kassen var i god og forsvarlig Stand, idet to af de voterende Dommere formener, at dette ogsaa refererer til Kassens Indhold, hvorhos det efter det oplyste antoges sandsynligt, at Skaden var skeet, mens Kassen var i Expeditørens Besiddelse.

Assessor *Christie:* Ved Stævning af 15 Mai 1905 har Norsk Ægkompagni indanket til Overretten en af Byfogden i Stavanger den 25 April s. A. afsagt Dom, ved hvilken Indstævnte, Expeditør E. Ulstrup blev frifunden for Appellantens Tiltale og Sagens Omkostninger ophævedes.

Appellanten har paastaaet Underretsdommen underkjendt og Indstævnte tilpligtet at betale ham Kr. 40,60 med lovlige Renter fra Paaklagen, samt Sagens Omkostninger for begge Retter.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden for Appellantens Tiltale og tilkjendt Sagens Omkostninger, hvorhos han for det Tilfælde, at Sagen ex officio maatte blive afvist, har paastaaet sig tilkjendt Kost og Tæring.

Med Hensyn til Sagens faktiske Omstændigheder henvises til Underretsdommens Præmisser.

Indstævnte har bemærket, at Sagen rettelig kunde afvises som henhørende under Sjøret, uden at han dog vil nedlægge Paastand derom, men det antages ikke, at Sagens Beskaffenhed kræver Sjøretsbehandling, hvorfor Sagen ikke vil blive afvist fra Underretten.

Appellanten har ikke ført tilstrækkeligt Bevis for, at Indholdet af hans Ægkasser var i ubeskadiget Stand, da Kasserne af hans Folk var blevne aflæssede paa Dampskibskaien. I saa Henseende kan der ikke lægges afgjørende Vægt paa, at 2det Hovedvidne, der transporterede Kasserne til Kaien, har forklaret, at han ansaa det for umuligt, at Æggene kunde være blevne knuste under Transporten til Expeditionen, idet denne Forklaring dels angaar Vidnets eget Forhold med Transporten, dels ikke berører Muligheden af Æggenes Beskadigelse under Aflæsningen.

Heller ikke kan det komme i Betragtning, at Indstævnte ved Kassernes Aflevering meddelte Kvittering for, at de var modtagne i god og forsvarlig Stand, da en saadan Kvittering selvfølgelig kun kunde gjælde Kasserne, men ikke deres Indhold, da de var tilspigrede, og deres Indhold var Indstævnte ubekjendt. Denne Kvittering kan saameget mindre tillægges nogen Betydning, som der var paatrykt den en Bemærkning om, at Godset er expederet i Henhold til Selskabets Taxter og Regler, og disse indeholder: „Gods modtages til Forsendelse kun paa Betingelse: „fri for Beskadigelse“ og besørges Losning og Lastning for Eierens Regning og Risiko“, samt endvidere: „Hvor Gods henlægges paa Pakhus eller Brygge oplosset eller for Indlastning henligger det paa Eierens Risiko“, og det er ikke paastaaet eller oplyst, at Indstævnte har havt nogen Befatning med Kasserne fra deres Aflæsning paa Kaien indtil deres Ombordbringelse, og mod Indstævntes Benægtelse er det heller ikke bevist, at nogen af selve Kasserne var beskadigede, da de blev bragte ombord. Naar Appellanten har paastaaet, at Indstævnte er bleven ansvarlig til at erstatte den angivelige Skade derved, at han undlod førend Afsendelsen at give ham Underretning om, at der, da Kasserne af Indstævntes Betjent blev eftertællet, blev bemærket, at der i en af Kasserne var endel knuste Æg, hvorom der af Betjenten blev gjort Anmærkning paa Følgeseddelen, kan denne Paastand ikke gives Medhold. Hertil kommer, at Appellanten ikke har ført Bevis for, at den Beskadigelse, for hvilken han fordrer Erstatning, virkelig har fundet Sted.

Det maa derfor bifaldes, at Indstævnte ved Underretsdommen er bleven frifunden, og Appellanten formenes at have havt saa liden Føie til at appellere Dommen, at han bør erstatte Indstævnte Sagens Omkostninger ved Overretten med 80 Kroner.

Med Hensyn til Sagsomkostninger for Underretten kan ingen Forandring gjøres til Gunst for Indstævnte, af hvem Underretsdommen ikke er paaanket.

Thi kjendes for Ret:

Underrettens Dom bør ved Magt at stande. Procesomkostninger for Overretten bør Appellanten, Norsk Ægkompagni, betale til Indstævnte, Expeditør E. Ulstrup med Kroner 80 — otti Kroner.

At efterkommes inden 15 — femten — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Konst. Assessor *O. P. Olsen:* Jeg kommer til et andet Resultat end Førstvoterende. Der er selvsagt en afgjort Formodning for, at samtlige Æg var hele ved Nedpakningen. Naar hertil kommer Hovedvidnernes Prov om, at Appellantskabet kun denne ene Gang har været udsat for Reklamation for ved Fremkomsten knuste Æg, videre om Æggenes omhyggelige Nedpakning, 2det Hovedvidnes Forklaring om den Maade, hvorpaa Kjørselen og Aflæsningen foregik, Appellantskabets uimodsagte Paastand, at Aflæsningen foregik i Overvær af Indstævntes Folk, samt endvidere den Omstændighed, at det, medens Ægkasserne endnu var i Indstævntes Besiddelse, opdagedes, at en Kasses Indhold var — ialfald — delvis knust, finder jeg, at der er ført et efter Omstændighederne antageligt Bevis for, at Skadetilføielsen har fundet Sted, medens Kasserne var i Indstævntes Besiddelse.

Hertil kommer endvidere den paa Indstævntes Vegne meddelte Kvittering for, at Ægkasserne var leverede i god og forsvarlig Stand. Jeg kan ikke indse andet end, at der paa den maa lægges betydelig om ikke afgjørende Vægt. Jeg kan nemlig ikke finde det tvivlsomt, at Kvitteringen maa gjælde ikke alene Emballagen — Kasserne — men ogsaa Indholdet, og naar Indstævnte har fundet Kontrol af dette ufornødent, synes det mig at ligge nærmere at gaa ud fra, at Indstævnte har overtaget Ansvaret for de af den manglende Kontrol muligens flydende Følger.

Kun forsaavidt den Varen i Expeditørens Besiddelse tilføiede Skade i Forhold til ham er casuel, kan han efter min Mening være ansvarsfri. Men Bevisbyrden for at Skaden er at tilregne Expeditøren eller hans Folk, kan ikke paahvile vedkommende Af-

sender. Han har efter Afleverelsen hverken Opfordring eller Anledning til nogen Kontrol og derfor heller ikke Anledning til at tilveiebringe Oplysninger om Sammenhængen med selve Skadetilføielsen. Expeditøren maa efter Forholdets Natur have at præstere et efter Omstændighederne antageligt Bevis for, at Skaden ikke er at tilregne ham. Saadant Bevis har in casu Indstævnte ikke forsøgt ført. Paa den Omstændighed, at der fra Appellantskabets Side ikke er ført Bevis for, at Indstævntes Folk har havt nogen Befatning med Kasserne i Tiden fra Aflæsningen til Ombordbringelsen, kan efter det Anførte intet bygges. Appellantskabet har vistnok ikke legitimeret, i hvilken Udstrækning Knusningen af Æggene har fundet Sted, medens Kasserne var i Indstævntes Besiddelse. Men al den Stund det er paa det Rene, at Appellantskabet ved Anledningen paa knuste Æg og for Beskadigelse i en Kasse har havt et Tab lig det paastævnte Beløb, medens der ingen Oplysning foreligger om, at Beskadigelsen har fundet Sted, før Godset kom i eller gik ud af Indstævntes Besiddelse, og da Indstævnte skjønt før Ombordbringelsen opmærksom paa, at der i en Kasse var knuste Æg, uden nærmere Undersøgelse og uden Underretning til Appellantskabet sendte Partiet afsted, finder jeg, at han — uden yderligere Bevisførelse fra Appellantskabets Side for det beskadigede Kvantum — maa være forpligtet til at erstatte det lidte Tab. Sagens Omkostninger for begge Retter finder jeg bør ophæves.

Jeg voterer for saadan

Konklusion:

Expeditør E. Ulstrup bør til Norsk Ægkompagni betale de paasøgte 40 — firti — Kroner 60 — sexti — Øre med 4 — fire — pCt. aarlig Rente deraf fra 10 August 1904, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger for begge Retter ophæves.

At efterkommes inden 15 — femten — Dage o.s.v.

Assessor *Prahl:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Andenvoterende.

Efter foranstaaende Votering bliver saaledes

Kjendt for Ret:

Indstævnte, Expeditør E. Ulstrup, bør til Appellanten, Norsk Ægkompagni, betale Kroner 40,60 — firti Kroner og sexti Øre — med 4 — fire — pCt. aarlig Rente deraf fra 10 August 1904 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger for begge Retter ophæves.

At efterkommes inden 15 — femten — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Byrettens Dom er saalydende:

Under denne Sag har Norsk Ægkompagni saggivet Dampskibsexpeditør Ulstrup til Betaling af Kroner 40,60 med Renter og Sagsomkostninger.

Søgsmaalet grundes efter Citantskabets Paastand paa, at der var bleven knust 25 Snes Æg og ødelagt 5 Rammer og 6 Plader i 30 Kasser Æg, som Citantskabet havde afleveret Indstævnte til Forsendelse med S/S „Dronningen", og hvilken Skade var forvoldt, medens Kasserne med Æg var i Indstævntes Varetægt, før de sendtes ombord.

Citantskabet har paastaaet, at Ægkasserne blev leverede til Indstævntes Folk, uden at hverken Kasserne eller Æggene var beskadigede og henviser herom til den af Indstævntes Folk leverede Kvittering for at Ægkasserne var leveret i god og forsvarlig Stand og til de derom afhørte Vidner og paastaar, at det fremgaar af den Kassen medfulgte Følgeskrivelse, hvorpaa en af Indstævntes Folk har tegnet før Ombordbringelsen „En Kasse hvori en Del knuste", at Skaden maa være forvoldt, medens Kasserne var hos Indstævnte. Citantskabet henviser herom ogsaa til en ubeediget Erklæring fra Karl Lund i Christiania om, at Styrmanden ombord ved Æggenes Ankomst til Christiania opgav, at Kassen med de knuste Æg blev bragt ombord saaledes i Stavanger og at det da randt af Kassen.

Citantskabet formener, at da Indstævnte ikke straks meddelte det passerede med Ægkassen og ikke gjorde fornøden Reclamation, har han herved paadraget sig det hele Ansvar, og har i ethvert Fald fritaget Citantskabet for at godtgjøre, hvor megen Skade der var skeet.

Citantskabet har ladet afhøre 3 Vidner. Af disse har 1ste Vidne, der er Citantskabets Forretningsfører, forklaret, at der aldrig nedlægges knuste Æg, at heromhandlede Ægkasser blev paalæssede med Forsigtighed og havde det aldrig tidligere hændt, at der var kommen Klage fra Christiania over knuste Æg. Æggenes Modtager havde opgivet, at der var knust 25 Snes Æg af heromhandlede. Han opgav Ægprisen til 1,52 pr. Snes og Rammerne og Pladerne i Kasserne til respektive 50 og 10 Øre pr. Styk.

2det Vidne, der er Citantskabets faste Kjører, har forklaret, at heromhandlede Æg blev paalæsset og kjørt forsigtig til Indstævnte, hvor der blev kvitteret for Kasserne uden Anmærkning. Han anser det umuligt, at Æggene kunde være knuste under Transporten. De kjørtes paa Fjervogn. 3dje Vidne har forklaret, at hun deltog hos Citantskabet i Nedpakning af Æggene og blev ingen beskadigede Æg nedpakkede.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, idet han har paastaaet, at han ikke bærer noget Ansvar for Ægkassen qv., da Skaden paa samme maa være forvoldt enten før eller ved Aflæsningen og kunde der ialfald senere ikke være knust mere end høist et halvt Snes Æg. Hvis der er lidt nogen større Skade, hvad Indstævnte benegter, da maa denne være skeet enten ombord eller hos Modtageren, og i dette Tilfælde er det Skibet eller Modtager, der er ansvarlig. Indstævnte formener ogsaa, at da Citantskabet har forsømt i Henhold til Sjøfartslovens § 148 at lade erholde

Skjøn over Skaden, er derved Kravet paa Erstatning bortfaldt. Iøvrigt paastaar Indstævnte, at det paastaaede Beløb er altfor høit.

Med Hensyn til en Expeditørs Erstatningsansvar for til Expedition modtagne Varer har Indstævnte henvist til, at der paa Kvitteringen for Varernes Modtagelse paatrykkes, at de expederes i Henhold til Selskabets Regler og efter disse Regler henligger Varerne efter Modtagelsen for Eierens Risiko.

Naar Citantskabet har henvist til, at Kvitteringen for Kasserne lyder paa, at Ægkasserne er leverede i god og forsvarlig Stand, paastaar Indstævnte, at dette kun gjælder Kasserne, men ikke Indholdet, da dette ikke kunde undersøges, idet Kasserne var gjenspigrede.

Indstævnte paastaar, at hvis Citantskabet vil gjøre Ansvar gjældende mod ham, maa det godtgjøre, at Skaden er forvoldt af ham eller hans Folk, men, paastaar han, at dette ikke er godtgjort eller kan godtgjøres.

Indstævnte benægter Rigtigheden af Hovedvidnernes Prov og henviser til, at de er inhabile, idet de har forklaret sig om sit eget Forhold til Ægkasserne og søgt at skyde Skylden for Skaden fra sig over paa ham. En fremlagt Erklæring fra Karl Lund benægter han Rigtigheden af som ubeediget.

Citantskabet har paastaaet, at omhandlede Kvittering omfatter baade Kasser og Indhold, og at Bevisbyrden for, at Skaden ikke er skeet, medens Varerne var i Indstævntes Besiddelse, paahviler denne, saameget mere som han undlod at give Citantskabet Meddelelse, da Skaden, medens Kasserne var hos Indstævnte, blev opdaget.

Ligeledes paastaar Citantskabet, at Reglerne for Varernes Befordring kun vedkommer Forholdet mellem vedkommende Dampskibsselskab og Afsenderne, men ikke Expeditøren og benægter, at Vidnerne er inhabile.

Retten skal bemærke, at det vistnok er saa, at Dampskibsselskabets Regler om, at Varerne henligger paa Pakhus eller Brygge for Eiernes Risiko er gjældende, og at dette ogsaa gjælder i heromhandlede Tilfælde, men dette selvfølgelig kun forsaavidt der ved Varernes Behandling, medens de er i Expeditørens Besiddelse, ikke forvoldes Skade ved Expeditørernes eller deres Folks Forhold, men da faar det blive Afsenderens eller Modtagerens Sag at bevise, at saa har været Tilfælde. Saadant Bevis er i nærværende Tilfælde ikke ført.

Vistnok er det paa det rene, at der fandtes, at en Del Æg var knuste, da Ægkasserne skulde føres ombord, og vistnok har Citantskabet ladet afhøre Vidner, der har forklaret, at Æggene blev behandlede med stor Forsigtighed, indtil Kasserne blev afleverede til Indstævnte, men hertil at bemærke, at det desuagtet ikke er udelukket, at nogle af Æggene kan være blevne beskadigede under Læsningen, Kjørselen eller Aflæsningen, og Vidnerne, der har forklaret sig om sit Forhold til Æggene, har havt Interesse af at fralægge sig ethvert Ansvar, hvorfor de ikke kan ansees som fuldt troværdige.

Og selv om det kunde ansees godtgjort, at Æggene har lidt Skade i Indstævntes Besiddelse, saa er der intet, der kan tjene til Oplysning om, hvor stor Skade der i denne Tid er skeet, idet det ogsaa kan være Rimelighed for, at en Del af Skaden er forvoldt ved Behandlingen ombord eller ved Ilandbringelsen.

I det hele taget finder Retten, at Forholdet er saa lidet opklaret, at den ikke finder, at Indstævnte kan tilpligtes at betale det paastævnede Beløb, hvorfor han vil blive at frifinde.

45.

Sø- og Handelsretten i København, den 13 Juli 1906.

Hecksher & Søn for Kaptajn Rottschalk, Fører af S/S „Ottokar“
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Julius F. Schierbeck for Barkskibet „Hannes“
(Overretssagfører Schierbeck).

Efter ęt Sammenstød paatræffes Barkskibet „Hannes“ nær Falsterbo Fyr af Damperen „Ottokar“, som efter Aftale slæber det til København med Damperens Slæber. Efter Sammenstødet var „Hannes“ i en saadan Tilstand, at det ikke kunde krydse men vel styre for Vinden. Skrog og Ankringsredskaber var ubeskadigede og Vejret godt, saa der ikke var nogen øieblikkelig Fare. Damperen tilkjendes en Bjergeløn af 2500 Kroner. Det Bjergedes Værdi: ca: 30,000 Kroner.

Barkskibet „Hannes“, der har en Drægtighed af 507,71 netto Register Tons, havde paa sin Rejse fra Hernøsand til Geestemünde med Trælast Natten mellem den 7 og 8 Oktober 1905 omtrent Kl. 4 ud for Stevns Klint under Krydsning for Styrbords Halse et Sammenstød med et andet Skib. Vinden var N.N.V., Styrke 3. „Hannes“ led en Del Skade paa Rigningen, idet Barduner og Vant sprængtes, de fleste Sejl sønderreves, Rær og Stænger knækkedes, og hele Mesanriggen gik agterover og blev liggende paa Bagbords Laaring. Man gik strax igang med at klare op ombord paa „Hannes“ og fik opsat Reserve-Barduner og -Vant m. m. Efter at dette var sket, fik man „Hannes“ vendt og gik derefter for Klyver, Forestængestagsejl, Fok og Undermerssejl i østlig Retning, medens man stadig blussede og gav Lyd med Taagehornet for at tilkalde Hjælp. Efter at en belastet Damper hen paa Formiddagen var passeret forbi uden at yde Hjælp, blev „Hannes“ ved Middagstid observeret af den tyske Damper „Ottokar“ af Königsberg, der var paa Rejse fra Alloa til Königsberg, og som saa holdt ned mod „Hannes“, som da befandt sig ca. 10 Sømil fra Falsterbo Fyr med dette i misv. N.t.V. Paa Forespørgsel fra „Ottokar“s Kaptajn om „Hannes“ ønskede Assistance, svaredes bekræftende. Kaptajn Rottschalk tilbød først at slæbe „Hannes“ til Swinemünde, men da Kaptajnen paa „Hannes“ meget ønskede at blive bugseret til København, gik Kaptajn Rottschalk ind herpaa.

uden at der afsluttedes nogen Overenskomst om Vederlaget. Der bragtes nu en „Ottokar“ tilhørende ny Slæbetrosse fra dette Skib over til „Hannes“ og fastgjordes rundt Fokkemasten, hvorpaa Bugseringen begyndte omtrent Kl. 1 Eftermiddag. Kl. 9 Eftermiddag efter 8 Timers Bugsering kastedes Anker i Københavns Havn, uden at noget Uheld var indtruffet under Bugseringen.

Citanterne: Hecksher & Søn for Kaptajn Rottschalk, Fører af $^{S}/_{S}$ „Ottokar“ har nu ment, at en Bjærgeløn paa 6000 Kroner maatte være passende og under nærværende Sag paastaaet Indstævnte: Julius F. Schierbeck for Barkskibet „Hannes“ dømt til at betale dette Beløb med Renter 5 % p. A. fra Stævningens Dato den 20 Februar d. A., til Betaling sker, og Sagens Omkostninger, medens Indstævnte har paastaaet sig frifunden mod at betale 800 Kroner, subsidiært et Beløb efter Rettens Skøn, og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Hvad angaar de reddede Værdier er det oplyst, at „Hannes“ ved Skønsforretning afholdt i København strax efter Indbugseringen var ansat til en Værdi af 4500 Kroner. Ladningens Værdi var 23 770 Rmk., medens Fragten udgjorde 5000 Kroner, hvoraf 1800 Rmk. var ydede i Forskud, ialt ca. 30,000 Kroner.

Damperen „Ottokar“ har en Drægtighed af 1150 Tons exklusive Bunkers, dets Værdi er ca. 300 000 Rmk. og Ladningens Værdi ca. 15 200 Rmk.

Med Hensyn til „Hannes“s Situation, da „Ottokar“ kom til, maa det antages, at Skibet vel forsaavidt har været ude af Stand til at navigere, som det ikke har kunnet krydse; det maa derimod antages, at det har kunnet styre for Vinden, og da Vejret var godt og Skrog og Ankringsredskaber ikke havde taget nogen Skade — i alt Fald ikke af nogen Betydning — har der ikke været nogen øjeblikkelig Fare for „Hannes“.

Efter de saaledes foreliggende Omstændigheder og under Hensyn til, at det var „Ottokar“s Kabeltrosse der benyttedes ved Bugseringen, og at dette Skib blev forsinket et Døgn i sin Rejse, finder Retten, at en Bjærgeløn af 2500 Kroner vil være passende, idet Sagens Omkostninger ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Julius F. Schierbeck for Barkskibet „Hannes“ bør til Citanterne: Hecksher & Søn for Kaptajn Rottschalk, Fører

af S/S „Ottokar“, betale 2500 Kroner med Renter 5 % p. A. fra den 20 Februar 1906 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

46.

Sø- og Handelsretten i København, den 18 Juli 1906.

Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen af Thurø
(Overretssagfører Axel Damm)
mod
Grosserer J. Asmussen
(Højesteretssagfører Bülow).

Et Skib, kommende fra Dieppe, ansees ikke beordret tilbage, naar det beordres til København efter at have losset en Del af Ladningen i Skjelskør. Skibet skulde losse i en eller to gode danske Havne, og Ordre for anden Losseplads skulde gives ved Ankomst til første Losseplads. Rederen ansees berettiget til at nægte at efterkomme en Ordre for anden Losseplads, der først blev givet to à tre Dage efter Skibets Ankomst til første Losseplads.

Ved Certeparti af 19 Januar 1906 befragtede Indstævnte: Grosserer Asmussen den Citanten: Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen af Thurø tilhørende 3-mastede Skonnert „G. R. Berg“, Fører Kaptajn Hvenegaard, til at overføre en Ladning Oliekager fra Dieppe til en eller to gode Havne i Danmark — med visse nærmere angivne Undtagelser — eller til visse Steder i Udlandet. Fragten var

bestemt til 9 Frs. pr. Ton, hvis Skibet beordredes til en dansk Havn, og 10 Frs., hvis det beordredes til to danske Havne. Gaves Ordre til to danske Havne, skulde Ordre til 2den Lossehavn gives ved Ankomsten til 1ste Lossehavn, og Skibet maatte ikke „beordres tilbage“.

Den 14 Marts d. A. ankom Skibet fra Dieppe nord om Skagen til Skjelskør, hvortil det af Indstævnte var beordret, men da der her kun meldte sig Modtager til en Del af Ladningen, og der heller ikke forelaa Ordre til 2den Lossehavn, telegraferede Kaptajnen samme Dags Aften til Indstævnte og udbad sig Oplysning om, hvorvidt Skibet skulde til nogen anden Lossehavn, i hvilket Fald han anmodede om Telegrafsvar. Fra Indstævnte, der om Morgenen den 15 modtog dette Telegram, indløb der imidlertid først Fredag den 16 sent paa Eftermiddagen telegrafisk Svar, hvorved Skibet beordredes til København. Kaptajnen henvendte sig nu til sit Rhederi om nærmere Instruktioner i denne Anledning og telegraferede derefter til Indstævnte: „Antager ikke København“. Dette Telegram modtog Indstævnte først Mandag Morgen den 19. Der førtes nu forskellige Forhandlinger mellem Parterne, idet Indstævnte fastholdt sin fornævnte Ordre, medens det fra Skibets Side hævdedes, at Ordren var ulovlig, idet den dels ikke havde foreligget ved Ankomsten til Skjelskør, dels forformentlig gik ud paa at beordre Skibet tilbage. Den 21 var den til Skjelskør bestemte Del af Ladningen udlosset, og den 26 var Liggedagene sammesteds udløbne. Skibet blev imidlertid liggende med Resten af Ladningen, indtil Parterne den 29 s. M. var blevne enige om en Ordning, hvorefter Skibet skulle sejle til København mod at Indstævnte deponerede et Beløb til Sikkerhed for eventuel Erstatning for Overliggedage og for Rejsens Forlængelse, dersom den givne Ordre af Retten maatte blive kendt uberettiget. Dagen efter sejlede saa Skibet syd om Sjælland til København, hvor der til Losning af Restladnnigen medgik 2 Dage.

Ved Stævning af 25 April d. A. har nu Citanten, til hvem Indstævnte, da Skibet havde losset i 2 Havne, havde betalt Fragt med 10 Frs. pr. Ton, indbragt Sagen her for Retten, hvor han har paastaaet sig tilkendt i Erstatning for Overliggedage 350 Frs. efter à vista Kurs paa Betalingsdagen samt Erstatning for Sejladsen fra Skjelskør til København med det i denne Anledning deponerede Beløb, 500 Kroner, subsidiært efter Rettens Skøn, i begge Tilfælde dog med Fradrag af det Beløb, 271 Frs., som Indstævnte

ved at betale 10 Frs. pr. Ton i Stedet for 9 har erlagt for meget i Fragt. Citanten har endelig paastaaet sig tilkendt Renter 5 % p. A. af det samlede Beløb fra Stævningens Dato og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Vel maa der nu gives Indstævnte Medhold i, at den givne Ordre til København ikke efter den naturlige Forstaaelse af Certepartiet er stridende mod dettes Bestemmelse om, at Skibet ikke maa beordres tilbage, hvilken Bestemmelse skønnes at maatte forstaas derhen, at Skibet ikke maatte beordres til en Havn, det engang havde passeret, eller som dog var saaledes beliggende, at det vilde have været væsentlig besparende først at anløbe denne Havn. Men da Ordren ikke som betinget forelaa ved Ankomsten til 1ste Lossehavn, og da Indstævnte ikke, skønt dertil opfordret, sørgede for saa hurtig som muligt at afhjælpe denne Mangel, har Citanten af denne Grund været berettiget til at undlade at efterkomme Ordren, og da han ikke skønnes at have tabt sin Ret til Indsigelse ved ikke hurtigere end sket at have gjort denne gældende, vil Indstævnte have at erstatte Citanten det ham paaførte Tab, herunder ogsaa de paaløbne Overliggedage, idet Kaptajnen ifølge Sølovens § 156 ikke, saaledes som af Indstævnte forment, har været pligtig at oplægge Ladningen i Skjelskør forinden Overliggedagenes Udløb.

Da det nu herefter er in confesso mellem Parterne, at Overliggedagene maa beregnes til 5 Dage à 70 Frs. og da Erstatningen for Sejladsen fra Skjelskør til København, der har medtaget 2 Dage og 1 Nat, efter samtlige Sagens foran nævnte Omstændigheder passende skønnes at kunne ansættes lig med det Citanten i Fragt for meget udbetalte Beløb, 271 Frs., vil Indstævnte saaledes være at dømme til at betale ialt 350 Frs. efter à vista Kurs paa Betalingsdagen med Renter som paastaaet og denne Sags Omkostninger med 50 Kroner.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Grosserer J. Asmussen bør til Citanten: Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen af Thurø betale 350 Frs. efter à vista

Kurs paa Betalingsdagen med Renter 5 % p. A. fra 25 April d. A. og denne Sags Omkostninger med 50 Kroner.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

J. Koch.

Hein. *C. A. Jørgensen.*

Emil Vett. *William Dahl.*

47.

Sø- og Handelsretten i København, den 25 Juli 1906.

S/S „Bretagne"s Rhederi, Fred. Olsen, Christiania
(Højesteretssagfører Asmussen)
mod
Grosserer William Callesen
(Overretssagfører Axel Damm).

Rederen af et norsk Skib skal ifølge Certepartiet betale „current rate" for Kullosning i København. Han vil kun betale 45 Øre pr. Ton, idet han paastaar, at dette er „current rate", fordi danske Skibe ikke betaler mere, skjønt det er brugeligt i København at beregne 55 Øre for fremmede Skibe. Det søges til Støtte for denne Paastand bevist, at der i København losses mere Kul fra danske end fra fremmede Skibe, men Retten finder ikke, at Forskellen mellem, hvad der saaledes indføres af danske og fremmede Skibe er saa betydelig, at det alene paa Grund heraf kan fastslaaes, at den Pris, der betales af danske Skibe, er den gangbare [1]).

Ved Certeparti af 6 Maj 1905 bortfragtedes den norske Damper „Bretagne" til at føre en Ladning Kul fra Cardiff m. fl. Havne til København, hvor Indstævnte, Grosserer William Callesen var Ladningsmodtager. Ifølge Certepartiet skulde Ladningsmodtageren besørge Losningen, mod at Damperen skulde betale Ladningsmodtageren „current rate" og levere Dampspil og Mandskab til Betjening af Spillet.

Skønt Citanten, Damperens Rhederi, Fred. Olsen i Christiania, inden Losningens Begyndelse havde erklæret, at han efter Certepartiets fornævnte Bestemmelse kun ansaa sig pligtig at betale 45 Øre pr. Ton, afkortede Indstævnte efter endt Losning i Fragten et Beløb af 55 Øre pr. Ton eller, da Ladningen var 1693 Tons: 931 Kroner 15 Øre. Citanten har derfor under nærværende Sag tilbagesøgt 10 Øre pr. Ton eller 169 Kroner 30 Øre.

Det er in confesso under Sagen, at der i Københavns Havn af danske Skibe kun betales 45 Øre pr. Ton til Ladningsmodtageren, naar denne besørger Kullosningen, men at det er brugeligt af fremmede Skibe at beregne 55 Øre.

---

[1]) Denne Dom maa læses i Forbindelse med samme Rets Dom, optaget i Aargang VI, Side 389 ff.

Citanten gør nu gældende, et det er 45 Øre, som maa betegnes som den gangbare Pris (current rate), da der losses flere Kul fra danske end fra fremmede Skibe, og at det maa betragtes som et Misbrug, naar der forlanges mere af fremmede Skibe for det samme Arbejde, idet den Betaling, der passende ækvivalerer den Del af Losningsarbejdet, som Skibet skulde præstere, maa være ens uden Hensyn til Skibets Nationalitet. Ved at underskrive Certepartiet og dettes Bestemmelse om „current rate" mener han derfor kun at have forpligtet sig til at betale 45 Øre.

Citanten har til Støtte for sin Paastand om, at der losses mest Kul fra danske Skibe, fremlagt en nøjagtig Opgørelse for Aaret $^{1}/_{10}$ 1904 til $^{30}/_{9}$ 1905 over de Kulmængder, der er lossede henholdsvis af danske og fremmede Skibe; af denne Opgørelse fremgaar det, at der af 289 danske Skibe er udlosset godt 800 Millioner Pd. Kul, medens der af 164 udenlandske Skibe er losset 240 Millioner Pd. Det er imidlertid tillige oplyst under Sagen, at en stor Del af de danske Skibe tilhører Rhedere, der selv importerer de paagældende Kul, saaledes at der ikke bliver Tale om en Fordeling af Losningsudgifterne mellem Rheder og Ladningsmodtager. Af denne og lignende Grunde maa en Del af de paagældende Skibe lades ude af Betragtning, og der er Enighed under Sagen om, at de Tal, der faar Betydning, bliver: 131 danske Skibe med ca. 350 Millioner Pd. mod 155 fremmede med ca. 200 Millioner Pd. Idet der ikke findes nogen Grund til at antage, at disse for det nævnte enkelte Aar udfundne Tal ikke nogenlunde skulde udvise det normale Forhold, vil de være at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse, men herefter skønnes Forskellen mellem de af danske og fremmede Skibe importerede Kulmængder ikke saa betydelig, at det alene paa Grund heraf kan fastslaas, at den Pris, der betales af de danske Skibe, er den gangbare, saa meget mindre som Overvægten, naar henses til Antallet af Skibene og altsaa af de afsluttede Certepartier, bliver paa de fremmedes Skibes Side.

Skønt der til Begrundelse af den omtalte i og for sig ret irrationelle Forskel mellem fremmed og dansk ikke under Sagen er anført noget, der skønnes at have den mindste Betydning, og skønt det maa betragtes som i allerhøjeste Grad misvisende, naar der i Certepartierne med fremmede Skibe benyttes et Udtryk som „current rate", da dette Udtryk maa bibringe den fremmede Rheder den Tro, at der virkelig existerer en Taxt, som med Rette kan kaldes „current rate" og som altsaa er gangbar i den Forstand, at det er den almindelige og for alle lige, kun af Hensyn til Arbejdet

og Arbejdslønnen regulerede Taxt for Skibets Andel i Kullosningen. tør Retten dog ikke paa det foreliggende statuere, at „current rate“ er 45 Øre pr. Ton. Retten tør saa meget mindre statuere dette, som det efter hvad der iøvrigt under nærværende Sag er oplyst om den samlede Arbejdsløn for Losningen ikke kan betragtes som særlig højt, naar Skibets Andel sættes til 55 Øre.

Herefter maa Indstævnte være at frifinde, men Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Grosserer William Callesen, bør for Tiltale af Citanten: S/S „Bretagne“s Rhederi, Fred. Olsen, Christiania, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

J. Koch.

H. V. Petersen. *Gustav Hecksher.*

C. A. Olesen. *C. Jessen.*

Indhold: 43. **Danmarks Højesteret:** *Farrar, Groves & Co. af London mod P. Troensegaard.* — 44. **Bergens Overret:** *Norsk Ægkompagni mod Expeditør E. Ulstrup.* — 45. **Sø- og Handelsretten i København:** *Hecksher & Søn for Kaptajn Rottschalk, Fører af S/S „Ottokar“ mod Julius F. Schierbeck for Barskibet „Hannes“.* — 46. **Sø- og Handelsretten i København:** *Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen af Thurø mod Grosserer J. Asmussen.* — 47. **Sø- og Handelsretten i København:** *S/S „Bretagne“s Rhederi, Fred. Olsen, Christiania, mod Grosserer William Callesen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 14	Aargang VII	1906

48.

Mere om Konnossementsansvaret.

Professor *Platou* har i nogle, forøvrigt velvillige og anerkjendende, Anmeldelser af denne Samling i „Tidsskrift for Retsvidenskab", udtalt sig meget skarpt om de Angreb, som jeg efter ringe Evne ved given Leilighed har rettet mod den gjængse Opfatning af Rederens egentlige Konnossementsansvar. I en Anmeldelse udtaler saaledes den lærde Professor, efterat have oplyst mig om, at det ikke er Forordningen af 9 Februar 1798 men Sølovens utvetydige Ord, Juristerne paaberaaber sig, at jeg „forhaabentlig i hvert Fald vil erkjende de Jurister, der ere graanede i Søretspraxis, for berettigede til at udtale en Mening om, hvad det er hensigtsmæssigt at fastslaa som Ret". Det smigrer mig, at de graanede Jurister sætter Pris paa, at jeg erkjender denne deres Ret, hvilken jeg visselig ingensinde har tænkt paa at bestride, men til denne Ret for dem svarer ingen Forpligtelse for mig til at være enig med dem, og var end deres Haar hvidnet i Sørets-

praxis, vilde dette Fænomen, isoleret betragtet, ikke være tilstrækkeligt til at overbevise mig om, at den Ret, de vil fastslaa som hensigtsmæssig, ogsaa virkelig er det. Jeg skal belyse dette ved et enkelt Exempel. En Skipper indtager i Hamburg et Parti Varer til en Værdi af 100 000 Kroner. Indladningen sker paa Grundlag af et almindeligt Certeparti for en Reise med disse Varer fra Hamburg til Christiania, og Konnossement udstedes med Henvisning til dette Certeparti. Rederen kjender intetsomhelst til, at Varerne er komne til Hamburg fra Amerika paa et gjennemgaaende Konnossement, hvorefter de skal leveres i Christiania, og at Kontrakten med ham er indgaaet til Opfyldelse af det gjennemgaaende Konnossement. Ved Ankomsten til Christiania melder A. sig med dette og B. med Konnossementet for Reisen Hamburg—Christiania og begge forlangende Godset udleveret. Efter *Platou's* Mening er A. berettiget til at faa Godset udleveret, medens Rederen maa betale B. en Erstatning af 100 000 Kroner mod til Gjengjæld at erholde et tilsvarende Regreskrav overfor den, der har fortiet, at Varerne transporteredes under gjennemgaaende Konnossement, et Krav, som sikkert i de fleste Tilfælde vil være tilfals for en meget billig Pris. Nu vil Professor *Platou* uden Tvivl have sig henregnet til den nævnte Kategori af Jurister, og dog kan jeg ingenlunde anse Professorens Løsning af det retlige Problem i hint Tilfælde som hensigtsmæssig, ialfald ikke forsaavidt angaar den lidet misundelsesværdige Lod, der er tildelt Rederen. For A. er Løsningen hensigtsmæssig, aldenstund han faar sit Gods udleveret, og B. har heller ingen Grund til at beklage sig, eftersom han faar 100 000 Kroner eller Varernes Værdi; men hvis den ærede Professor var i den stakkels Reders Sted og maatte betale en saadan Sum i Erstatning under sin Bedrifts Udøvelse paa ganske regulær Vis uden at noget er at bebreide ham eller hans Folk, da er jeg overbevist om, at han vilde faa et ganske andet Syn paa, hvad der er hensigtsmæssigt at fastslaa som Ret.

Alt, hvad jeg fra Tid til anden har udtalt angaaende Konnossementsansvaret, fastholder jeg, men da Professor *Platou* synes at have misforstaaet mig paa meget væsentlige Punkter, saa at

jeg rimeligvis ikke har udtalt mig med tilstrækkelig Klarhed, vil jeg her paa Grund af Spørgsmaalets store principielle Betydning forsøge i Hovedtrækkene at gjøre Rede for min Opfatning.

Forordningen af 9 Februar 1798.

Man kan ikke læse, hvad de søretlige Forfattere skriver om dette Spørgsmaal, uden at støde paa Henvisninger til Forordningen af 9 Februar 1798, og indledningsvis vil jeg derfor kortelig omtale denne.

Ved at anstille Betragtninger „over Lovgiverens Øjemærke udledet fra sand Statsklogskab i Forening med Retfærdigheds og Billigheds Grundsætninger“, kom Christian VII til det Resultat, at „løse Qvitteringer, der er udgivne af andre end det pandsatte eller overdragne Gieldsbrevs retmæssige Ihændehaver, ikke kan gielde imod ham, til hans Eiendoms eller Pants Forringelse“. Det blev derfor foreskrevet, at det originale Gjældsbrev skal haves tilstede, naar noget betales i Afdrag paa Kapitalen, og at Kreditor skal være forbunden til i Skyldnerens eller hans Fuldmægtigs Overværelse, baade at afskrive paa selve Gjældsbrevet det, der afbetales, og tillige at meddele særskilt Kvittering derfor.

Gjennemførelsen af denne Bestemmelse vanskeliggjøres derved, at Debitor personlig eller ved Fuldmægtig og ledsaget af tvende Vidner maa møde op hos Kreditor, hver Gang et Afdrag betales. Af langt alvorligere Art er imidlertid de Betænkeligheder, som Hensynet til Debitor maa fremkalde. At lade Skyldneren bære Ansvaret for Kreditors Forsyndelser ved at tvinge ham til at betale om igjen, hvad han engang har betalt, kan kun forsvares, saafremt Sikkerhed i Omsætningen af Gjældsbreve er af fremragende Betydning for det økonomiske Liv, og saadan Sikkerhed ikke kan naaes paa anden Maade. Men det er ialfald ikke alle Gjældsbreve, hvis Omsætning spiller nogen økonomisk Rolle i Samfundet, og hertil kommer, at den fornødne Sikkerhed som oftest vil kunne tilveiebringes af Kjøberen selv, naar han blot vil være uleiliget med at henvende sig til Debitor om de nødvendige Oplysninger. Kjøber nogen et almindeligt Gjældsbrev uden engang at vise saa megen Forsigtighed

som at forhøre hos Skyldneren, hvad han maatte have at sige, synes der at være overmaade liden Grund til at lade saadan Ligegyldighed gaa ud over den uskyldige Debitor, og er der Tale om en Laaneoperation med Gjældsbrevet som Sikkerhed, vilde det ikke være urimeligt at forlange, at Laangiveren skulde beskytte sig selv ved at forvisse sig om, at der ikke er betalt flere Afdrag, end Brevet udviser, og ved at betinge sig et hensigtsmæssigt Arrangement med Skyldneren angaaende Betalingen af fremtidige Afdrag.

Istedetfor nu at gjøre denne Forordning til Gjenstand for en kritisk Undersøgelse med Paavisning af, paa hvilke Omraader og under hvilke Betingelser den muligvis maa ansees hensigtsmæssig og forsvarlig, har de Retslærde ganske uforbeholdent accepteret den med alle dens urimelige og uforsvarlige Konsekvenser uden noget Øieblik saa meget som at lade skimte igjennem, at der dog kunde reises visse Tvivl og Betænkeligheder.

I denne Bestemmelse har man nu, vistnok med god Grund, seet et Udtryk for et Princip af en overordentlig Rækkevidde, og hvorefter den, der erhverver et Gjældsbrev eller lignende Forskrivning, ikke skal behøve at finde sig i Indsigelser fra Udstederens Side, naar ikke Erhververen ved selve Dokumentets Indhold maa være forberedt paa saadan Indsigelse. Det er uden Tvivl et godt og rigtigt Princip, saalænge man begrænser det til Indsigelser, som knytter sig til Betingelser, der kunde og burde have været paategnet Forskrivningen, da den blev udstedt, og ikke udstrækker det ogsaa til en saadan Indsigelse, som at en Del af Gjælden eller den hele senere er indfriet. Sammenhængen mellem Forordningen af 9 Februar 1798 og Konnossementsansvaret er nu den, at man har villet anse hint Princip som anvendeligt ogsaa paa Konnossementer, saaledes at Rederen ikke skulde have Adgang til at fremsætte den Indsigelse, at Løftet om at udlevere Godset er betinget af, at det ogsaa virkelig er indladet. Imidlertid er det jo ganske klart, at et saadant Forbehold er fuldstændig overflødigt, eftersom ingen kan være i Tvivl om, at Skipperen ikke har villet paatage sig, hvad der er en fysisk Umulighed nemlig at transportere og ud-

levere Gods, som han ikke har modtaget. Skipperen paatager sig ikke at levere et vist Kvantum Varer, alene bestemt ved Art og Kvalitet, men at transportere og udlevere, hvad han modtager ombord. Paatog han sig en almindelig Leverance af et vist Kvantum Varer, vilde en Sammenligning mellem et Gjældsbrev og et Konnossement være mulig, men da han ikke gjør det, kan hin lidet velbetænkte Bestemmelse i Forordningen af 9 Februar 1798 eller, rettere, det ovennævnte Princip ikke anvendes paa dette Dokument med den Virkning, at Rederen skulde ansees forpligtet til at levere andre eller bedre Varer end dem, han har modtaget ombord.

Hvorledes Loven burde være.

Naar en Skibsfører giver Konnossement for 1000 Ton Kul, erkjender han først at have modtaget ombord i sit Skib dette Kvantum Kul, og dernæst forpligter han sig til at transportere det og udlevere det paa Bestemmelsesstedet til rette Vedkommende. Hans Erklæring gaar ikke ud paa, at han vil levere 1000 Ton Kul til Indehaveren af Konnossementet, men at han vil levere det Kvantum, han har modtaget ombord i sit Skib. Med Hensyn til dette Kvantum giver han den Besked, at det udgjør 1000 Ton, og det er selvfølgelig underforstaaet, at skulde han have taget feil i saa Henseende, skulde det vise sig, at han kun har modtaget 950 Ton, saa vil han ikke transportere og udlevere mere end 950 Ton. Det er ikke hans Mening i et saadant Tilfælde at ville forpligte sig til at levere 1000 Ton, nemlig de 950 Ton, han har faaet ombord, og desforuden 50 Ton, som han da maatte skaffe tilveie paa anden Maade. Det ligger ganske udenfor Skipperens Stilling at paatage sig en saadan Forpligtelse. Hans Opgave er alene at transportere Varer, han modtager ombord i dette Øiemed, og hvis han virkelig skulde finde paa at paatage sig Leverance af 1000 Ton uden Hensyn til, om han har faaet saa meget ombord eller ikke, gjør han det for sin egen Regning; det Dokument, han da udsteder, er for saa vidt ikke et Konnossement og følgelig uforbindende overfor Rederen, idet ingen Lov, hverken i Skandi-

navien eller noget andet Land, giver Skipperen Fuldmagt til for Rederens Regning at paatage sig almindelig Leverance af Varer.

Nogen *kontraktsmæssig* Forpligtelse til at levere andet eller mere end de afskibede Varer er der altsaa normalt ikke Tale om, men hermed er naturligvis ikke sagt, at Rederen gaar fri for Ansvar. Da Konnossementet er et Dokument, paa Grundlag af hvilket man indfrier Vexler, trukne af Sælgeren paa Kjøberen, og optager Laan, er det af fremragende Betydning for den sikre Omsætning, at man kan stole paa, at Konnossementets Beskrivelse af Godset er korrekt. Vildledende Opgaver i saa Henseende vil skuffe Kjøberen eller Laangiveren, og forsaavidt saadan Skuffelse medfører Tab for ham, vil Rederen være erstatningspligtig, fordi han ifølge Loven indestaar for Følgerne af Skipperens Feil og Forsømmelser i Tjenesten. Dette Rederens Ansvar vil gjennemgaaende være tilstrækkeligt til Beskyttelse af godtroende Tredjemand[1]), idet Domstolene kan forudsættes at være meget strenge i sine Krav til Omhu og Nøiagtighed fra Skipperens Side, naar han giver ren Kvittering for Godset. Ganske vist kan Uoverensstemmelser forekomme, udenat det kan siges at Skipperen har tilsidesat de Fordringer, der maa stilles til ham i saa Henseende, men i saadanne Tilfælde vil der netop som Regel heller ikke være nogen Mulighed for, at Indehaveren af Konnossementet kan skuffes. Det vil f. Ex. ofte være Tilfældet ved Styrtegods. Naar en Kulimportør indfrier et Konnossement paa 1000 Ton Kul, saa har det Konnossement ganske den samme Værdi for ham, indgyder ham ganske den samme Tillid og Forvisning om, at han vil erholde

[1]) At man som Regel i høi Grad overvurderer Betydningen for Omsætningen af dette Rederens Ansvar, fremgaar deraf, at Rederen efter engelsk Ret ikke har noget egentligt Konnossementsansvar, hvilket begrundes derved, at Skipperen ikke har Fuldmagt til at binde Rederen ved at kvittere for andet eller mere, end han har modtaget, en Begrundelse, som efter min Mening beror paa den Misforstaaelse, at Skipperen kontraktsmæssig har forpligtet sig til at udlevere andet end det faktisk modtagne. At man efter engelsk Ret klarer sig med dette, beror paa, at det kun sjeldent vil lykkes Rederen at føre Bevis for, at en Uoverensstemmelse mellem Konnossementets Beskrivelse af Godset og det virkelig udleverede skyldes Feil ved Beskrivelsen, og ikke Tab eller Skade underveis.

sine Kul i god og ubeskaaren Stand, hvad enten Kapteinen har taget Forbehold med Hensyn til Vægten eller ei. Vedkommende Kjøber har fuld Rede paa, hvorledes Indlastningen foregaar; han véd god Besked med, at Skipperen under Tingenes normale Gang ikke kan øve nogen direkte og effektiv Kontrol med Veiningen, men, praktisk taget, kun kan kontrollere, at Vægten, som anføres i Konnossementet, stemmer med de Vægtcertifikater, der leveres ham af Kulmineeierne. Derfor er det ham ganske ligegyldigt, om der er givet ren Kvittering for Vægten eller ikke. Alt, hvad han med Rette kan vente, er, at en Forskjel saa grov, at Skipperen burde have bemærket den ved Hjælp af sin Deplacementsskala eller paa anden Maade, vil blive noteret paa Konnossementet. Den gode Tro, som skal beskyttes, og som det derfor er retsstridigt at skuffe, har altsaa kun Hensyn til Konnossementets Overensstemmelse med Vægtcertifikatet. Kjøberen ved, at naar Skipperen erkjender at have modtaget 1000 Ton Kul vil det ikke sige andet end et Kvantum Kul, der ifølge Minens Vægtcertifikat udgjør 1000 Ton, og naar det er rigtigt, har Skipperen ikke givet nogen feilagtig Beskrivelse af Kvantum, og Rederen bør følgelig ikke være ansvarlig.

Naar en Skibsfører kvitterer for 10 Fade Portvin uden Forbehold, indgyder et saadant Konnossement ikke dets Indehaver mere Tillid til, at der virkelig er afskibet 10 Fade Portvin, end om Skipperen havde tilføiet: Indhold ubekjendt. Den, der indløser et Konnossement med saadant Forbehold, er ikke det mindste mere ængstelig for at blive snydt end den, der indløser et rent Konnossement. Sidstnævnte er ikke saa naiv at tro, at Skipperen har smagt paa Fadenes Indhold og derved overbevist sig om, at ialfald det, han tager i Munden, virkelig er Portvin[1]), og troede han noget Øieblik, at Forbeholdet betød, at Skipperen havde overbevist sig om Indholdets Ægthed, saa vilde han visselig foretrække et Konnossement med Forbehold angaaende Indholdet, forsaavidt

[1]) Skipperen kan jo gjennem sin Smag kun overbevise sig om, at det Fluidum, han tager ud ved Spunshullet, er Portvin, hvilket ingenlunde beviser, at alt, hvad som findes i Fadet, er Portvin!

han deri vilde se nogen Garanti for, at saadant Svineri ikke havde fundet Sted — jeg vilde ialfald bede om det Konnossement, ifølge hvilket Skipperen ikke har noget Kjendskab til Fadenes Indhold. Man kan selvfølgelig ikke indvende, at Skipperen har Adgang til at tage det nævnte Forbehold, og at han derfor maa takke sig selv, om han ved at forsømme det, ansees at have garanteret Fadenes Indhold; thi Betingelsen for hans Ansvar maa ifølge Sagens Natur være, at nogen er skuffet, og derved har lidt et Tab, og der er ingensomhelst Mening i, at en Forglemmelse fra hans Side, som ikke kan medføre Ulempe eller Tab for nogen, fordi Forbeholdet intet viser og derfor intet er værdt, skulde medføre Erstatningsansvar. Kommer Kjøberen ud for en Afskiber, der vil snyde ham, har Ulykken ramt ham, uden at hverken Reder eller Skibsfører kan gjøre noget derimod, saasandt Ordene „Indhold ubekjendt“ ikke indeholder nogen Advarsel eller den rene Kvittering nogen Betryggelse udover den, som maa søges i Tilliden til Sælgerens Ærlighed.

Maaling af rund Last, være sig med Baand, Klave, Diameter og løbende Fod eller paa anden Maade, kan kun ske med en saa ufuldkommen Nøiagtighed, at man maa være belavet paa Uoverensstemmelser mellem tvende Maalinger, og det samme gjælder f. Ex. med Hensyn til al Slags Stabelmaal. Maales saadant Gods ved Udlosningen, og der befindes at være en Manco, som maa antages at skyldes forskjellig Maalingsmetode eller uundgaaelige Uoverensstemmelser i Maalingen, er det meningsløst at lade Rederen bære Ansvaret herfor, af den samme Grund som i de tidligere nævnte Tilfælde nemlig, at der ingen Skuffelse er fremkaldt ved det rene Konnossement. Modtageren maa være belavet paa, at saadan Forskjel kan opstaa og rimeligvis vil fremkomme, naar hans Ønsker gaar i Retning af at faa det mindst mulige ud af Maalet, medens Sælgerens Interesse gaar i modsat Retning.

Naar de Varer, hvorfor der er givet Konnossement, er solgt paa saadanne Betingelser, at Kjøberen kun skal betale for, hvad han virkelig faar, siger det sig selv, at han ikke vil kunne fordre erstattet Værdien af det manglende, men forøvrigt vil det Tab,

som lides ved, at Kjøberen føres bag Lyset, meget ofte være Værdien af det manglende, eller Forskjellen mellem Værdien af Varen, som den skulde være efter Konnossementets Beskrivelse, og som den faktisk var ved Indskibningen.

Befragteren selv kan godt skuffes ved feilagtige Beskrivelser af Godset i Konnossementet; han kan f. Ex. være Kjøber og Afskiberen Sælger som ved fob. Salg; men da Afskiberen ved Leveringen af Lasten er at opfatte som hans Repræsentant, og denne er medskyldig i, at han føres bag Lyset, vil han naturligvis bortseet fra Tilfælde, hvor Skipperen giver Kvittering mod bedre Vidende, ikke kunne holde sig til Rederen.

Om Indehaveren af Konnossementet i det enkelte Tilfælde er blevet skuffet eller ei, og om han ved at være blevet skuffet har lidt et Tab og da hvormeget, det er altsammen Spørgsmaal af mere faktisk end retlig Natur, og som vil være at afgjøre af Domstolene i hvert enkelt Tilfælde med skyldigt Hensyntagen til alle foreliggende Omstændigheder[1]). Det retlige Spørgsmaal om Betingelserne for Ansvarets Indtræden kræver ingen særlig Lovbestemmelse, men anser man det nødvendigt at forme en Retsregel, maatte det blive omtrent følgende:

Undertegner Skipperen Konnossement, der indeholder en urigtig Beskrivelse af Godset, saaledes at Indehaveren af Konnossementet derved skuffes og lider Tab, er Rederen i Medfør af § 8 ansvarlig for saadant Tab.

Meget ofte udtrykker de søretlige Forfattere Begrundelsen af Skipperens og Rederens Ansvar paa Latin saaledes, at Ansvaret indtræder: non quia recepit sed quia scripsit ɔ: ikke fordi

---

1) Ved Fastsættelsen af Tab, der skal erstattes paa Grund af Kontraktsbrud eller retsstridig Handling udenfor Kontraktsforhold, tager Domstolene intet Hensyn til, at den erstatningsberettigede for at bevise sit Tab maa have Konferencer med Sagførere og andre, samle Vidner og Dokumenter til Belysning af sit Tabs Størrelse og i det hele udfolde en Virksomhed, der kræver baade Tid og Penge, som kunde være anvendt paa en mere indbringende Maade. Naar Loven ikke tillader Domstolene at tage dette i Betragtning ved Erstatningens Fastsættelse eller Omkostningernes Tilkjendelse, er det en daarlig og ufuldkommen Lov.

han (Skipperen) har modtaget (hvilket er høist ulogisk, da han jo netop *ikke* har modtaget), men fordi han har skrevet. Hvis man med det sidste mener, at her foreligger en skriftlig, kontraktsmæssig Forpligtelse, beror det, som sagt, paa en Misforstaaelse. og hvis man alene mener, at Ansvaret indtræder, fordi der er skrevet noget urigtigt og derved begaaet en retsstridig Handling. saa er jeg enig deri. Paa samme Maade kan man f. Ex. sige, at naar jeg skriver til en ærlig Mand, at han er en Gavtyv, saa er jeg ansvarlig, quia scripsi.

Hvorledes Loven er.

Søloven siger i § 145, at Skipperen overfor Modtageren er ansvarlig for Rigtigheden af, hvad der i Konnossementet opgives om Godset. Formodentlig menes der hermed, at ogsaa Rederen har Ansvaret, skjønt det er saa uheldigt, som det kan være, netop paa dette Sted alene at nævne Skipperen. De lærde synes at være enige om, at § 145 medfører et *ubetinget* Ansvar for Feil i Beskrivelsen, og dette støttes unægtelig derved, at det straks efter foreskrives, at Skipperen er fri for Ansvar, naar han ved Forsendelser i lukket Kasse har gjort Bemærkning paa Konnossementet om, at Indholdet er ham ubekjendt[1]); thi har Rederen ellers Ansvaret herfor, saa er det umuligt at gjøre det strengere.

Hvis dette virkelig er skandinavisk Ret, saa kan jeg ikke sige andet, end at det er i høieste Grad bedrøveligt. Det er et Ansvar, som hverken er et Retsbrudansvar eller et kontraktsmæssig Ansvar, og det er derfor ganske i det uvisse, hvad det gaar ud paa. At det er et personligt Ansvar, saa at det ikke indskrænker sig til Skib og Fragt, synes givet; thi ellers maatte dets Grundlag enten være Forsømmelse i Tjenesten, men det ind-

[1]) Det er beklageligt, at Forsøgene paa at forbedre den tyske Sølov, som ellers har været Forbilledet for vor Sølov, her som paa flere andre Steder har været saa yderst uheldige. Det kan tilnød forstaaes, at man ved ikke tilstrækkeligt at gjennemtænke et saadant Spørgsmaal kan opstille en ubetinget Ansvarsregel, men naar man har den tyske Lov liggende foran sig, og derpaa med velberaad Hu kaster Vrag paa dens Bestemmelser om Rederens Uansvarlighed for Indholdet af lukkede Forsendelser saa véd man ikke, hvad man skal sige dertil.

træder jo, selvom der intetsomhelst er at lægge Skipperen eller hans Folk til Last, eller det maatte hvile paa en kontraktsmæssig Forpligtelse, som Skipperen havde paataget sig i denne sin Egenskab, men heller ikke herom er der jo Tale. Det er et Amfibium, et retligt Misfoster, som hverken er det ene eller det andet, avlet af Retsvildfarelser og en til Kilde Uretfærdighed uden Ende.

J. J.

49.

Trondhjems Sjøret, den 26 Marts 1906.

D/S „Ask"s Rederi
(Overretssagfører H. Ameln, Bergen)
mod
D/S „Glup"s Rederi
(Overretssagfører O. Smedal).

For Assistance ved Slukning af Ild ombord i S/S „Glup" tilkjendes der S/S „Ask" 250 Kroner, hvorfor der antages at tilkomme den Sjøpanteret i „Glup" i Medfør af *Sjøfartslovens § 268.4*, idet Assistancen var begjæret af Stuverten ombord i „Glup" paa den fraværende Førers Vegne, *jfr. Sjøfartslovens § 78.*

Under D/S „Glup"s Henliggen paa Christiansunds Havn opstod der Brand ombord om Eftermiddagen den 2 December 1904. Kapteinen og Maskinisten var iland og af Besætningen kun 2 Mand ombord. Da der var slukket af under Kjedelen, fik D/S „Glup" paa Anmodning Hjælp fra D/S „Ask" til Slukningen. D/S „Glup"s Rederi har været uvillig til at betale nogensomhelst Godtgjørelse for den ydede Hjælp, hvorfor D/S „Ask"s Rederi, A/S Bergens Havfiskeselskab ved Sjøretsstævning irettefort

11 Januar 1905 har paastævnt nærværende Sag mod D/s „Glup"s Rederi, Oliver Fossum og Brødrene Hellen og — efter forgjæves inden Retten prøvet Forligsmægling — nedlagt Paastand om, at Indstævnte tilpligtes at betale Citantskabet Bjergeløn efter Sjørettens Skjøn med Renter og Sagsomkostninger og at Citantskabet for den tilkjendte Bjergeløn med Renter og Omkostninger kjendes sjøpantberettiget i D/s „Glup" og ombordværende reddede Redskaber samt berettiget til at sætte det med Sjøpantet behæftede til Auktion til Fyldestgjørelse af Fordringen. Subsidiært har Citantskabet under Sagens Gang nedlagt Paastand om Godtgjørelse for Assistance.

Indstævnte har paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Omkostninger.

De nærmere Omstændigheder vil fremgaa af den i Christiansund afholdte Sjøforklaring, hvorunder afhørtes begge Fartøiers Førere og endel af Mandskabet samt af de af Indstævnte under Sagens Gang førte Vidners Forklaringer. D/s „Glup" laa sammen med flere andre Fiskedampere med Agterenden fortøiet i en Bøie, „Ask" laa agterfortøiet i samme Bøie og lidt — antagelig i en Skibslængde — forenom „Glup", da Stuert Karl August Pedersen — afhørt som 1ste Kontravidne —, som var beskjæftiget ombord i „Glup" opdagede, at der var Ild løs i Maskinrummet, hvor det brændte i en Tvistbænk om Styrbord. Han anmodede de nærmest liggende Fartøier om Hjælp, men da disse ikke havde Dampen oppe, halede de bort uden at yde ham nogen saadan. Paa Forespørgsel om nogen havde Dampen oppe, svarede Kapteinen paa „Ask", at kunde „Glup" komme did, saa havde han Damp oppe. Imidlertid var Jacob Kvithyl, der under Sagen er afhørt som 6te Kontravidne, og som tilhørte Besætningen paa det nærliggende D/s „Greip", hvilket delvis tilhører samme Rederi som „Glup", kommet ombord. Denne og 1ste Kontravidne slakkede Agterfortøiningen paa „Glup", som seg forover, hvorefter man fik en Kasteende ombord fra „Ask", hvis Mandskab halede „Glup" ind til Siden. Ved Aabningen af Maskinskylightet om Styrbord stod Luen op af dette, men 1ste og 6te Kontravidne fik ved Paapøsing med Vand dæmpet Ilden noget, indtil man kom paa Siden af „Ask" og fik dennes Vandslange ombord. Imidlertid havde 6te Kontravidne faaet op Døren til Maskinrummet ved at slaa ud Fyldingen og laase op indenfra. Ilden var da saa svag, at den neppe kunde sees gjennem Røgen i Maskinrummet. „Ask"s Vandslange blev ført ind gjennem Døren og Ilden paa denne Maade slukket, idet Slangen førtes vexelvis af 1ste og 6te Kontravidne

samt „Ask“s Maskinist. Hele Slukningsarbeidet skal efter Vidnernes Forklaringer have medtaget ca. 20 Minutter — muligens noget mere. Hvor længe Ilden havde brændt, da den opdagedes, er der ingen sikker Oplysning om, men fra den opdagedes indtil „Glup“ kom paa Siden af „Ask“ og fik dennes Vandslange ombord, synes der efter Vidneforklaringerne kun at have hengaaet en 5 Minutters Tid — muligens dog noget mere. I Maskinrummet stod der om Styrbord en Maskinoljetank, som ved Anledningen indeholdt ca. 50 Liter. Det er oplyst, at denne, der er aaben i Toppen, ikke kunde antændes, førend den kogte over, hvad der ikke skeede. Om Bagbord stod der en Petroleumstank, rummende ca. $1^1/_2$ Fad og indeholdende ca. 20 Liter, og som ligeledes var aaben i Toppen. Den har ikke været antændt. Af „Ask“s Mandskab har kun Maskinisten aktivt deltaget i Slukningsarbeidet, idet dog „Ask“s Kaptein har forklaret, at han krøb ind i Styrbords Kulbox, hvor det brændte endel og var stærk Røg, samt at „Ask“s Mandskab var beskjæftiget den hele Tid med at lægge Slangen tilrette, saa den kunde skaffe mest muligt Vand. „Ask“s Kaptein vilde hugge Hul paa Dækket for at faa sprøitet i Styrbords Kulbox, men blev heri hindret af 1ste og 6te Kontravidne, der har forklaret, at der ikke brændte i Boxen, hvad ogsaa er provet af „Glup“s Maskinist, som undersøgte Forholdet efterat Slukningen var tilendebragt. Da Ilden var slukket ankom Byens Dampsprøite; tidligere var der kommet 8 Brandmænd ombord uden at det dog fremgaar af det under Sagen oplyste, om disse har deltaget i Slukningsarbeidet. Efterat „Glup“s Kaptein og Maskinist var kommet ombord, blev Vandslangen, som „Ask“ imidlertid havde faaet igjen, atter udlaant 2 Gange til Efterslukning, da der endnu viste sig lidt Varme i et Skab i Maskinrummet. Der blev da ogsaa sprøitet lidt i Styrbords Kulbox.

Vidneforklaringerne er i Enkelthederne noget uoverensstemmende, men Retten finder at maatte lægge en særlig Vægt paa 6te Kontravidnes Prov, da han staar helt udenfor Sagen, tidligere har havt Ansættelse som Brandmand, og saaledes skulde have godt Skjøn paa Forholdet, ligesom hans Forklaring bærer Præget af Troværdighed og god Erindring om det passerede. Det fremgaar af denne, at Ilden ved Paapøsing med Vand — „Glup“ havde Vandpøser ombord — allerede var noget dæmpet, da man kom paa Siden af „Ask“ og fik dennes Vandslange ombord, ligesom han mener, at man godt havde kunnet klare sig uden den af „Ask“

ydede Hjælp, indtil Brandvæsenet kom tilstede, uden at Skaden vilde blevet synderlig større.

Efter det oplyste antager Retten, at det hele har været en noksaa ubetydelig Affaire, og at Ilden, hvis Omfang øiensynlig har været ringe, maa antages allerede at være betydelig dæmpet, forinden man fik Hjælp fra „Ask". Slukningen synes at have været let og ikke forbundet med nogen Fare, hverken for de i Slukningen deltagende, D/s „Ask", eller den anvendte Vandslange, der ikke er oplyst at have taget nogen Skade. Dette udelukker dog ikke, at D/s „Glup" har været i Nødstilstand og trængte øieblikkelig Hjælp. Omstændighederne kan være saa, at selv en ubetydelig Haandsrækning i et kritisk Øieblik kan være absolut nødvendig og kan faa Karakteren af Bjergning. Retten antager dog ikke at saa kan siges i det foreliggende Tilfælde. Byens Dampsprøite er oplyst at kunne fyres op paa 15 à 18 Minutter, og Hjælpen fra denne Kant var saaledes nær for Haanden. Brandvæsenet, der var varslet, kom ogsaa ombord, forinden Slukningen var tilendebragt. Ildens Omfang synes at have været ubetydeligt, hvad der fremgaar af, at Slukningen medtog kort Tid, at Røgen og Mangel paa Lufttilgang hindrede Ildens Udbredelse, og at Omfanget af Skaden, som maa ansees for forholdsvis ubetydelig — den er ved Sjøretsskjøn ansat til Kroner 2245,00. Det maa endvidere ansees godtgjort, at der ikke har været Ild i Styrbords Kulbox, og at saaledes de af „Ask"s Kaptein foreslaaede Foranstaltninger var overflødige. „Ask"s Besætnings Deltagelse i Slukningsarbeidet synes at have været indskrænket til at hale Fartøiet ind til og at lægge Slangen tilrette samt det Arbeide, dets Maskinist ydede ved at hjælpe til at føre Slangen. Han har oplyst, at han delvis har faaet Klæderne ødelagte. Den egentlige Ledelse af Arbeidet synes at have været overtaget af 6te Kontravidne. Desuden var der ogsaa anden Hjælp nær for Haanden, idet Havnen var fuld af Fiskefartøier, hvoraf flere endog var fortøiet i samme Bøie, deriblandt ogsaa D/s „Greip", som havde Dampen oppe og var rede til at komme tilhjælp, om det havde været fornødent. Der blæste ved Anledningen kun en svag Bris.

Det synes imidlertid klart, at D/s „Ask" maa have Krav paa Godtgjørelse for den ydede Assistance og Retten kan ikke give Indstævnte Medhold i Paastanden om, at Krav paa saadan Godtgjørelse ikke skulde kunne fremsættes under nærværende Sag, fordi Stævningen kun lyder paa Godtgjørelse for Bjergning. Den for Assistance præsumtivt mindre Godtgjørelse maa ansees med-

indbefattet i Paastanden om Bjergeløn. D/s „Glup", der er bygget af Træ og udrustet som Fiskefartøi, er i beskadiget Stand af Sjøretten ansat til en Værdi af Kroner 25 000,00 — Skaden til Kroner 2245,00. Værdien af ombordværende Redskaber er oplyst at være Kroner 6000,00. D/s „Ask"s Værdi er af Citantskabet opført med Kroner 60 000,00 og Værdien af ombordværende Redskaber til 6000,00.

Under Hensyn til det Anførte findes Godtgjørelsen passende at kunne ansættes til Kroner 250,00.

Med Hensyn til Citantskabets Paastand om Sjøpanteret for sit Krav paa Godtgjørelse bemærkes, at saadan ialfald ikke kan tilkjendes det med Hjemmel af Sjøfartslovens § 268.1 da det ikke er tilkjendt nogen Godtgjørelse for Bjergning. Det maa imidlertid antages, at om „Glup"s Skipper personlig havde været ombord og anmodet „Ask" om Hjælp, vilde Indstævnte for sit Krav paa Godtgjørelse have Sjøpanteret efter Sjøfartslovens § 268.4. Da Kapteinen ikke var ombord, udgik Anmodningen om Hjælp fra Stuerten — 1ste Kontravidne — der ved at handle saaledes kun opfyldte sin Pligt i Henhold til Sjøfartslovens § 78. Det vil derfor være urimeligt at nægte Indstævnte Sjøpanteret for denne Fordring, for hvilken den, om Kapteinen havde været ombord, og Aftalen var truffet med ham personlig, vilde havt saadan. Stuerten maa formentlig betragtes som den Mand ombord, der i Øieblikket var i Kapteinens Sted, og havde Myndighed til paa hans Vegne at fatte Beslutninger i Sager, der ikke taalte Opsættelse — og det med samme Virkning for sit Rederi, som om Beslutningen var fattet af Kapteinen. Retten finder derfor at maatte tilkjende Citantskabet Sjøpanteret i Henhold til Sjøfartslovens § 268.4 i D/s „Glup" for den det tilkommende Godtgjørelse.

Sagens Omkostninger findes at burde paalægges Indstævnte, der ikke har været villig til at betale nogen Godtgjørelse og ansættes til Kroner 80,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, D/s „Glup"s Rederi, Oliver Fossum og Brødrene Hellen bør til Citantskabet, D/s „Ask"s Rederi, A/s Bergens Havfiskeselskab som Godtgjørelse for ydet Assistance betale 250 — to Hundrede og femti — Kroner.

For det tilkjendte Beløb kjendes Citantskabet sjøpantberettiget

i $^{D}/_{S}$ „Glup“ samt berettiget til at sætte dette til offentlig Auktion til Fyldestgjørelse af sin Fordring.

Sagens Omkostninger bør Indstævnte betale til Citantskabet med 80 — otti — Kroner inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Chr. Blom,
edsv.

Einar Dyblie. *Albr. W. Selmer.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 15	Aargang VII	1906

50.

Norges Høiesteret, den 12 September 1906.

A. Jacobsen & Co.
(Advokat Th. E. Jacobsen)

mod

Aktieselskabet Dampskibet „Sigyn“
(Cand. jur. Sven Brun til Prøve).

Den i nærværende Samlings Aargang VI, Side 270 ff. som No. 53 optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, angaaende Anvendelsen af *Sjøfartslovens § 111, tredje Passus*, stadfæstes af Høiesteret.

Assessor *Blom:* Angaaende nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til den af Christiania Sjøret under 31 Juli 1905 i Sagen afsagte Dom:

Ved denne blev saaledes kjendt for Ret:

„A. Jacobsen & Co. bør til Aktieselskabet Dampskibet „Sigyn“ betale 1000 — et Tusinde — Kroner med 4 fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 13 Januar 1905. Sagens Omkostninger ophæves“.

At efterkommes o.s.v.

Denne Dom har A. Jacobsen & Co. ved Stævning af 19 September 1905 indanket til Høiesteret, hvor han har nedlagt saadan Paastand:

„1. At Sjørettens Dom underkjendes.

2. At Hovedappellantskabet frifindes for Kontraappellantskabets Tiltale mod til dette at betale Kroner 1000,00 med Fradrag af Erstatning, bestemt ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Kontraappellantskabets Bekostning for Tab, Hovedappellantskabet har lidt som Følge af, at Skibet „Sigyn“ først blev lastet den 15 December 1904 istedetfor som ved en Feil fra Kontraappellantskabets Side i Certepartiet beregnet ca. den 24 November s. A., med lovlige Renter af Skjønsbeløbet og

3. At Hovedappellantskabet hos Kontraappellantskabet tilkjendes Sagsomkostninger saavel for Sjøretten som for Høiesteret i baade Hoved- og Kontrasøgsmaalet“.

Aktieselskabet, Dampskibet „Sigyn“, har efter anlagt Kontrasøgsmaal ladet nedlægge saadan Paastand:

„At den af Christiania Sjøret under 31 Juli 1905 afsagte Dom stadfæstes, dog saaledes at Aktieselskabet, Dampskibet „Sigyn“ tilkjendes Sagsomkostninger ved Sjøret og Høiesteret“.

Jeg er kommet til samme Resultat som Sjøretten. Som det vil sees af denne Doms Præmisser, gjør A. Jacobsen & Co. gjældende, at Dampskibet „Sigyn“ dengang da Certepartiet af 8 November 1904 afsluttedes, var i en saadan Position og havde saadanne tidligere Kontrakter paa sig, at det var ganske umuligt for Fartøiet, selv om alt gik efter Ønske og paa bedste Maade, at være færdig til at indtage den i Certepartiet af 8 November 1904 omhandlede Ladning „omkring den 24 November“, ligesom det ogsaa var en Feil, naar det i Certepartiet staar: Skibet „nu i Fart“. Han mener derfor, at det var ganske uforsvarligt af „Sigyn“s Rederi ved Certepartiets Afslutning at fremholde, hvad der staar i Certepartiet, at Fartøiet var kalkuleret at være tilstede i Glasgow omkring den 24 November, og at det nu er i Fart, hvorhos han gjør gjældende, at den her omhandlede Omstændighed i og for sig forpligter Rederiet til Erstatning, fordi Fartøiet, som han mener, kom for sent frem til Lastepladsen. Derimod har han ikke her for Retten gjort gjældende, at der er nogen Feil fra Skibet eller Skibsførerens Side med Hensyn til Forholdet under de Reiser, som Fartøiet har foretaget, før det kom til Glasgow for at paabegynde den i det heromhandlede Certeparti nævnte Reise; det er altsaa den efter hans Mening feilagtige Kal-

kulation af Skibets Ankomsttid til Glasgow, som han gjør gjældende som Søgsmaalsgrund. Som det vil sees, har Sjøretten forsaavidt erklæret sig enig i Jacobsens Betragtning af Forholdet. Her for Retten foreligger der imidlertid i denne Henseende endel nye Oplysninger. Der er fremlagt en Erklæring af 30 September 1905 fra 12 Skibsredere og Skibsmæglere, hvori disse udtaler, at den i Certepartiet beregnede omtrentlige Ankomstdag til Glasgow maa siges at være korrekt angivet. Af Erklæringsudstederne er tre afhørt som 1ste, 2det og 3dje Vidner under et af Jacobsen den 30 Mai 1906 optaget Thingsvidne ved Christiania Sjøret, og disse har der efter forskjellige Kontraexaminationer fra Jacobsens Side i det Væsentlige fastholdt sin ovennævnte Erklæring. Efter de saaledes foreliggende nye Oplysninger og under Hensyn til, at det i Certepartiet staar: „omkring den 24 November", finder jeg det langtfra klart, at den omhandlede Kalkulation var uforsvarlig. Jeg anser det imidlertid ikke nødvendigt nærmere at opholde mig herved eller at udtale mig bestemtere om, hvorvidt der kan lægges Rederiet noget tillast ved dets heromhandlede Forhold under Kontraktsafslutningen.

Jeg mener nemlig, saaledes som ogsaa af Sjøretten antaget, at hvis Jacobsen i nærværende Tilfælde vilde gjøre noget Krav paa Erstatning, saa maatte han have taget Forbehold derom, forinden han begyndte at levere Ladningen, saaledes som bestemt i Sjøfartslovens § 111, tredje Passus. Jacobsen har vistnok gjort gjældende, at den nævnte Bestemmelse i Sjøfartsloven ikke tager Sigte paa eller gjælder for et Tilfælde som nærværende, hvor Aarsagen til, at Fartøiet ikke var tilstede paa Lastepladsen til en saadan Tid, som Befragteren mente, at det burde have været, ligger deri, at Rederen paa en uforsvarlig Maade har kalkuleret Skibets Reise, og at det som Følge deraf var umuligt at bevise, at Skibets sene Ankomst ikke skyldtes nogen af Skibets Vedkommende. Han mener, saavidt jeg forstaar ham, at Sjøfartslovens § 111, tredje Passus, kun angaar det Tilfælde, at der fra Skibets Side er begaaet en Feil, efterat Skibet har begyndt paa den Reise, som omhandles i vedkommende Certeparti eller paa Reisen til dette Sted, altsaa efter Certepartiets Afslutning.

I denne Forstaaelse af Sjøfartslovens § 111 kan jeg dog ikke give Appellanten Medhold. Der findes i selve Lovens Affattelse og Udtryk intet, der tyder paa, at en saadan Skjelnen mellem de forskjellige Tilfælde har været Lovens Mening, og jeg kan heller ikke se, at der vilde være nogen Grund for Loven til at foretage

en saadan Sondring, en Sondring som derhos i mangfoldige Tilfælde vilde lede til en Uklarhed og Usikkerhed, som det netop har været Lovens Mening at søge hindret.

Jacobsen har derhos gjort gjældende, at han er bleven afholdt fra at gjøre noget bestemtere Forbehold om Erstatning ved den Skrivelse af 2 December 1904 fra Rederiet, som blev ham oversendt i Anledning af hans Førespørgsel om Grunden til, at Fartøiet ikke kom til Glasgow. Jeg kan heller ikke heri være enig med Jacobsen. Af hvad jeg allerede har anført om Kalkulationen vil det sees, at jeg ikke med nogen Sikkerhed vil udtale, at Kalkulationen er feilagtig, og det ligger da heri, at jeg ikke kan anse det som nogen urigtig Fremgangsmaade fra Rederiets Side, at det i Skrivelsen af 2 December har udtalt sig saaledes som skeet. Det er derhos sikkert, at Fartøiet paa de omhandlede Reiser før Ankomsten til Glasgow og under dets Ophold i Aalesund har været i høi Grad forsinket ved Uveir.

Jeg mener derfor, at Jacobsen ikke paa denne Skrivelse kan grunde nogen Paastand om Fritagelse for at efterkomme Budet i Sjøfartslovens § 111, tredje Passus. Naar Jacobsen derhos har gjort gjældende, at han maa siges at have gjort et tilstrækkeligt Forbehold, maa jeg i denne Henseende være enig med Sjøretten i, at de Henvendelser, som Jacobsen forsaavidt har rettet til Rederiet eller Mægleren, ikke kan siges at fyldestgjøre de Fordringer. som maa stilles til det i Sjøfartslovens § 111 omhandlede Forbehold. og jeg kan i ethvert Fald ikke anse det godtgjort, at noget tilstrækkeligt Forbehold om Krav paa Erstatning er gjort før Ladningens Indtagelse. Jeg vil efter dette votere for Sjøretsdommens Stadfæstelse, og jeg mener derhos, at Jacobsen & Co. ikke kan undgaa at betale Rederiet Sagsomkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. I Procesomkostninger for Høiesteret betaler A. Jacobsen & Co. til Aktieselskabet, Dampskibet „Sigyn“, 300 — tre Hundrede — Kroner.

Extraordinær Assessor Byretsassessor *Prydz:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl*, Assessor *Motzfeldt*, konst. Assessor, Byretsassessor *Hambro*, extraordinær Assessor, Lagmand *Kjerschow* og Justitiarius *Løchen* ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

51.

Christiania Sjøret, den 7 September 1906.

Journalist Carl Arntzen
(Advokat H. Schjelderup)
mod
Firmaet Carl Lassen
(Overretssagfører R. Skarra).

En Speditør ansees ikke ansvarlig for at have undladt at tegne Forsikring af Gods, indbefattende Dækning overfor Krigsrisiko, skjønt det var aftalt mellem ham og Afsenderen af Godset, at Assurance skulde tegnes af Speditøren, dog uden at Krigsrisiko særlig var omtalt, og skjønt Godset sendtes til Østasien under Krigen mellem Rusland og Japan paa en Tid, da Faren for Tab eller Skade ved Krigsrisiko var aktuel.

Ved Sjøretsstævning af 5 Februar 1906 har Journalist Carl Arntzen anlagt nærværende Sag mod Firmaet Carl Lassen. I Stævningen gives følgende Sagsfremstilling:

I April Maaned 1905 afsendte Journalist Carl Arntzen til Oberst Johan Munthe, Tientsin, 2 Kasser, indeholdende endel Hr. Arntzen tilhørende Malerier og andre Værdigjenstande. Før Afsendelsen forsikrede Hr. Arntzen hos Firmaet Carl Lassen, hersteds, Gjenstandene for et Beløb af Kr. 500,00. Paa Veien til Østasien gik det Dampskib, hvormed Kasserne sendtes, under, saaledes at de forsikrede Gjenstande gik tabt. Ikke desto mindre har Carl Lassen vægret sig for at udbetale Forsikringssummen Kr. 500.00.

Efterat der inden Retten forgjæves var prøvet Forligsmægling, har Citanten paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 500,00 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Indstævnte anfører, at han driver Speditionsforretning og at Citanten kom til ham og anmodede ham om at besørge endel Varer sendte til Østasien. De skulde ogsaa besørges assureret. Der blev ikke talt et Ord om, at de skulde assureres mod Krigsfare, hvad der altid pleier specielt at bemærkes eller forlanges, naar det er Meningen, at der skal forsikres mod saadan Skade. Under disse Omstændigheder lod Indstævnte alene Varen assurere for almindelig Sjørisiko.

Nu er det efter Proceduren paa det rene, at Dampskibet „Prinsesse Marie“, hvormed Gjenstandene qu. afsendtes, er boret isænk af Russerne. Spørgsmaalet i Sagen er derfor, om Citanten kan forlange denne Skade erstattet. Indstævnte har herom anført, at han assurerede Varen hos „Transatlantische Güterversicherungs-Gesellschaft“, og har fremlagt den af dette Selskab i Almindelighed benyttede Policeblanket, hvori det udtrykkelig findes anført, at Forsikringen gjælder „fri for Krigsmolest, Kaperi og Karantæneudgifter“. (Dok. 2 ad 3). Nogen særskilt Police vedkommende Forsikringen qu. kan ikke antages at være udfærdiget, og Citanten spurgte heller ikke ved Varernes Afsendelse efter nogen saadan. Det indre Forhold mellem Indstævnte og Assuranceselskabet er forøvrigt ikke nærmere oplyst, men synes ogsaa at maatte være nærværende Sag uvedkommende. Efter Indstævntes Fremstilling er det nemlig paa det rene, at Selskabet ikke har overtaget noget Ansvar for Krigsmolest, og saafremt Citanten har noget Krav paa at holdes skadesløs ogsaa for Tab, som hidrører fra saadan Aarsag, er det derfor klart, at dette Ansvar maatte paahvile Indstævnte personlig.

Forsaavidt Citanten nu har hævdet, at Indstævnte ved Anledningen overfor ham har optraadt som Assurandør for egen Regning, kan Citanten aabenbart ikke gives Medhold. Det er paa det rene, at Indstævnte driver Speditionsforretning, og det kan ikke være tvivlsomt, at det var som Speditør, Indstævnte overtog at ordne med Afsendelsen af Varerne qu. Citanten havde derfor ingen Ret til at gaa ud fra, at Indstævnte selv overtog Assurancen. Indstævntes Ansvarsforhold maa derfor afhænge af, om han som Speditør har optraadt paa en forsvarlig Maade, eller om der i saa Henseende kan lægges ham nogen Forsømmelighed tillast.

I saa Henseende maa Retten efter de foreliggende Oplysninger gaa ud fra, at der ved Vareforsikringer i Almindelighed tages udtrykkeligt Forbehold fra Assurandørens Side om, at Forsikringen gjælder „fri for Krigsmolest“, og at der følgelig omvendt maa en udtrykkelig Anmodning til fra Forsikringstagerens Side, hvis der i det enkelte Tilfælde ogsaa skal forsikres mod Krigsfare. Dette fremgaar ikke alene af „Transatlantische Güterversicherungs-Gesellschaft“s Policeblanket, men ogsaa af de som Dok. 2, 3 og 4 ad 6 fremlagte Policeblanketter fra tre andre Forsikringsselskaber samt af de som Dok. 5 ad 6 og 6 ad 6 fremlagte Erklæringer fra Hr. Duborgh og Hr. Krabbe og af 1ste Kontravidnes Forklaring. Det stemmer ogsaa med Rettens egen

Erfaring og Kjendskab til disse Forhold. Skal der forsikres mod Krigsfare, maa der følgelig betales en særskilt Tillægspræmie, — efter den som Dok. ad 4 fremlagte Erklæring fra Hr. Bergvall vilde denne in casu have udgjort $^1/_2$ % à 1 % af Forsikringssummen. At Krigsfare efter Sjøfartsloven og efter Sjøforsikringsplanen er inkluderet i Forsikringen, naar intet Forbehold i modsat Retning er taget, kan efter dette ikke komme i afgjørende Betragtning. Thi Citanten maatte — uanseet at han ikke spurgte efter og som Følge deraf heller ikke fik nogen særskilt Police udfærdiget — være bekjendt med eller ialfald pligte at vide, at Assuranceselskaber ikke pleier at overtage Forsikringer uden paa en Række nærmere fastsatte Betingelser, og maatte derfor, hvis han vilde være sikker, selv undersøge disse Betingelsers Art og Rækkevidde, ialfald naar som her Betingelsen ikke gaar ud over det i Forholdet sædvanlige.

Efter det Anførte vilde Ansvar for Indstævnte alene kunne antages, hvis der in casu forelaa særlige Omstændigheder, som gjorde det til en Pligt for Indstævnte i hans Egenskab af Speditør enten udenfor den almindelige Regel at tegne Forsikring ogsaa mod Krigsfare eller ialfald at gjøre Citanten som den i heromhandlede Forhold præsumptivt mindre Sagkyndige udtrykkelig opmærksom paa, at den tegnede Forsikring ikke omfattede Krigsfare. Dette Spørgsmaal maa erkjendes at være endel tvivlsomt. Det er af Citanten anført, at det her gjaldt et Tidspunkt, da den russiske Flaade netop var i de østasiatiske Farvande (Slaget i Tsushimastrædet foregik i de sidste Dage af Mai 1905). Det kan ikke nægtes, at denne Omstændighed maatte indeholde en ikke liden Opfordring til at overveie, hvorvidt der burde forsikres ogsaa mod Krigsfare, eller til eventuelt at henlede Citantens Opmærksomhed herpaa. Men herfra og til at antage, at en Speditør skulde under økonomisk Ansvar være retslig forpligtet til at foretage saadanne særegne Foranstaltninger, som — bortseet fra den muligens manglende Sagkyndighed — ligesaavel kunde træffes eller forlanges af Speditørens Mandant, er der dog et langt Skridt. Om end Spørgsmaalet som nævnt kan være tvivlsomt, findes der ikke tilstrækkelig Grund til at antage, at der in casu paahvilede Indstævnte som Speditør en saadan retslig Forpligtelse.

I Henhold hertil vil Indstævnte være at frifinde og der er derfor ikke Anledning til at komme ind paa Indstævntes subsidiære Indsigelser med Hensyn til Paastandsbeløbets Størrelse.

Sagsomkostningerne antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Firmaet Carl Lassen bør for Citanten, Journalist Carl Arntzen's Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

1—9—1906.

M. C. Backer.

4—9—1906. Enig. *H. F. Schetelig.*

5—9—1906. Enig. *Anton Paulsson.*

52.

Christiania Sjøret, den 20 September 1906.

Dampskibet „Fønix"s Rederi
(Advokat S. Jacobsen)

mod

Norddeutsche Versicherungsgesellschaft i Hamburg ved dets Hovedagent, P. & O. Holter
(Advokat L. Hofgaard).

En Lækage antages at skyldes Skibets Usjødygtighed og derfor ikke at være Gjenstand for Erstatning fra Assurandørens Side. En Skade, som efter sin Beskaffenhed skal erstattes af Assurandøren, er ikke tilstrækkelig dokumenteret eller specificeret, hvorfor Assurandøren frikjendes.

Ved Sjøretsstævning af 24 December 1904 har Dampskibet „Fønix"s Rederi (af Fosnavaag) anlagt nærværende Sjøretssag mod Norddeutsche Versicherungsgesellschaft i Hamburg ved dets Hovedagent P. & O. Holter i Christiania og forlangt Erstatning i Anledning af et Dampskibet „Fønix" Høsten 1903 ved Island tilstødt Havari. D/S „Fønix" var forsikret i det indstævnte Selskab for Kroner 20 000,00. Under Fiske ved Island fik det en Lækage og blev derefter i September 1903 slæbt til Norge af et O. Wathnes Arvinger tilhørende Dampskib „Elin" af Stavanger, hvorefter det undergik en Reparation paa Mjellem & Karlsens Verksted i Bergen.

Citantskabets Erstatningskrav omfatter følgende Poster:

a) Udbetalt Slæbningsgodtgjørelse ifølge Kontrakt af 14/9 1903 med O. Wathnes Arvinger . . . . Kr. 4000,00
b) Udgifter til Kul etc. ifølge Regninger . . . „ 1381,24
c) Andel af Reparationsomkostningerne, som ialt er betalt til Mjellem & Karlsens Verksted med „ 6221,07

Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, har Citantskabet paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kroner 5381,24 samt Andel i Reparationsomkostninger efter Rettens

Bestemmelse eller uvillige Mænds Skjøn, alt med Renter fra Stævningens Udtagelse og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

I faktisk Henseende bemærkes følgende:

Dampskibet „Fønix“ afgik den 29 Juni 1903 til Island og ankom til Seydisfjord den 3 Juli, hvorefter det drev Fiske sammesteds. Paa en Fisketur Natten mellem 8 og 9 August fik Dampskibet en Lækage, men var dog senere ude paa 5 Ture. Den 10 August kom Dampskibet ind fra den sidste af disse Ture. Paa Grund af Lækagen nægtede Mandskabet da at gaa ud igjen med Dampskibet. I den Anledning afholdtes der en Sjøforklaring i Seydisfjord den 26 August (Dok. 1 ad 9). Det fremgaar af det under Sjøforklaringen protokollerede, at der da allerede var afholdt en Besigtigelse over Dampskibet. Kapteinen oplyser herom, „at Mandskabet lader sig ikke nøie med den Erklæring om Skibets Sjødygtighed, som de af Byfogden udnævnte Besigtigelsesmænd have afgivet, men anser Skibet for usjødygtigt, og nægter bestemt at gaa med det til Norge, endskjønt der tilbydes en anden Dampers Følge og Assistance paa Hjemveien“.

Under nævnte Sjøforklaring anførte Mandskabet, at der efterat Besigtigelsen paa Skibet var udført, var fundet et Hul i Maskinrummet, og forlangte derfor en ny Besigtigelse over Skibet.

Som Følge heraf opnævnte Retten to Besigtigelsesmænd, der gjennemgik Skibet saa vidt som der var Anledning til at komme til, og den 27 August afgav den Erklæring, at de „anser Baaden meget risikabel at gaa over til Norge med, altsaa i den Stand. som den nu befindes i, og foreslaar, at det vil være heldigst, at Baaden bliver liggende her under Tilsyn af Kaptein O. Nygjerde. indtil at Assurancens Ordre erholdes“.

Efter dette blev Kapteinen og en af Mandskabet igjen ombord paa Skibet, medens det øvrige Mandskab afreiste den 31 August og ankom til Bergen den 5 September samt afgav ny Sjøforklaring i Aalesund den 11 September (Dok. 1 ad 2).

Den 7 September telegraferede Assurandørens Repræsentant til Disponent Ellefsen (afhørt under Sagen som 1ste Kontravidne) og anmodede ham om at varetage Assurandørens Interesser (Dok. 2 ad 7). Dette Telegram kom Ellefsen ihænde den 12 September. Han reiste strax til Seydisfjord og havde en Konferance med „Fønix“s Fører, Kaptein Nygjerde. Hvad der blev aftalt under denne Konferance, er der Dissens mellem Ellefsen og Nygjerde

om. Ellefsen forklarer, at han tilraadede Nygjerde at tilbyde et andet Dampskib indtil Kroner 3000,00 for at assistere „Fønix" over til Norge, men, hvis saadant Arrangement ikke kunde opnaaes, da at fortøie „Fønix" paa Seydisfjords Havn. Under sidstnævnte Alternativ var det efter Ellefsens Vidneforklaring hans Tanke at tage under nærmere Overveielse, enten selv at slæbe „Fønix" over til Norge med sit eget Dampskib eller at drage Omsorg for Skibets Overvintring paa Island paa bedste og sikreste Maade. Nygjerde paastaar derimod, at Ellefsen vistnok foreslog et Beløb af Kroner 3000,00 som passende Godtgjørelse for den paatænkte Assistance, men dog, da han ikke selv havde Tid til at underhandle om Assistancen, overlod til Nygjerde at handle efter bedste Overbevisning. Resultatet blev, at Nygjerde den 14 September underskrev den forannævnte Kontrakt med O. Wathnes Sønner om Assistancen. Ved denne Kontrakt forpligtede Nygjerde sig paa „vedkommende Assurandørs Vegne" til at betale Kroner 4000,00, hvorhos „Fønix" selv skulde holde Kost til Folkene ombord samt Kul.

Hjemreisen til Norge foregik uden Uheld.

Efter Ankomsten til Norge blev der, saavidt oplyst, ikke afholdt nogen retslig Besigtigelse over Dampskibet og den samme tilføiede Skade. Derimod har Ingeniør O. L. Dahl i Bergen efter Anmodning af Assurandørens Agent besigtiget Dampskibet og i Rapport af 2 Oktober 1903 (Dok. 2 ad 2) oplyst følgende:

„Vedrørende de i Sjøforklaringerne af 26 August og 11 September nævnte Lækager findes følgende Skade, der formentlig er foraarsaget ved ydre Vold:

Fænderlisten (i Sjøforklaringen kaldet „Slisken") om Bagbord er noget beskadiget midtskibs. Ligeledes er Fænderlisten om Styrbord noget beskadiget i Agterkant.

Den hermed forbundne *Reparation taxeres saaledes:*

Slipsætning	Kr.	100,00
Jernarbeide	„	120,00
Træarbeide	„	30,00
Tilsammen	Kr.	250,00

To Hundrede og femti Kroner.

„*Jeg vil udtrykkelig gjøre opmærksom paa*, at Vinklerne paa Fænderlisterne og Pladerne under samme paa flere Steder er *gjennemhullet* af *Rusttæring* og overalt *meget tynde*, hvorfor det

er absolut nødvendigt — *for at faa Skibet i sjødygtig Stand* — at borttage Fænderlisterne overalt og fornye — ialfald endel af — de underliggende Plader".

I Rapporten nævnes videre, at Kapteinen havde paavist endel Skade, som angaves at være paaført Skibet under Henliggen i Havn paa Island i en Storm Nat til 9 September 1903. Reparationen af denne Skade taxeredes til Kroner 385,00. Endelig nævnes, at et 60 Favne 7 Toms Kokustoug efter Kapteinens Angivende var ødelagt under Slæbningen fra Island til Norge. Dette Toug taxeredes til Kroner 70,00.

I en Tillægsskrivelse af 3 Oktober 1903 oplyser Ingeniør Dahl, at Kapteinen videre paa Skibets Bagbord Side har paavist 3 Spant, som er noget indbøiede og har Brist. Denne Skade angives at være erholdt i Havnen paa Island Nat til 9 September. Reparationen af den taxeredes til Kroner 60,00. Endelig paavistes endel Skade paa en Lubrikator i Maskinen, angivelig erholdt paa Overreisen til Norge, — taxeret til Kroner 25,00.

Ingeniør Dahl har givet nærmere Oplysninger om de af ham besigtigede Skader i Skrivelser af 15 April 1904 og 16 Februar 1905 og har derpaa vedtaget sine Erklæringer som Vidne under Thingsvidne i Bergen den 27 April 1906.

Paa Basis af de foreliggende Oplysninger hævder Indstævnte, at Dampskibet ikke har været i sjødygtigt Stand, og at Assurandøren ikke hæfter for Følgerne heraf. De eneste Skader, som der efter Indstævntes Opfatning kan være Spørgsmaal om at paalægge Assurandøren Ansvar for er følgende:

Reparation af Fænderlist.	Kr.	250,00
Do. - Svineryg m. m.	„	385,00
Do. - 3 Spant	„	60,00
Tilsammen	Kr.	695,00
÷ $^1/_3$ Del Afdrag fra Forskjellen mellem nyt og gammelt af Kroner 630,00	Kr.	210,00
igjen	Kr.	485,00

Dette Beløb erklærer Indstævnte sig villig til at betale under følgende Forudsætninger:

1) At Citantskabet godtgjør, at Reparationen af de nævnte Skader virkelig har kostet Kroner 695,00, og

2) At Citantskabet godtgjør, at disse Skader er en Følge af

Sjøulykke, hvorfor Assurandøren er ansvarlig i Henhold til den afsluttede Police og den norske Sjøforsikringsplan.

Med Hensyn til Lækagen vil derimod Indstævnte intet Ansvar have, idet Lækagen efter Indstævntes Paastand ikke er en Følge af den eventuelle Havariskade, ɔ: Skaden paa Fænderlisten, men en Følge af den ikke havarimæssige Skade, ɔ: de rusttærede og hullede Plader og Vinkler under Fænderlisten. Indstævnte paastaar derfor, at ikke alene Reparationsomkostningerne forsaavidt er Assurandøren uvedkommende, men at ogsaa de ved Lækagen forvoldte Slæbningsudgifter ikke er Gjenstand for Erstatning. Desuden gjør Indstævnte her videre gjældende, at Slæbningsudgifterne er paadraget ved en Forsømmelse fra Kaptein Nygjerdes Side, idet denne skulde have reist hjem strax efter Lækagens Opdagelse den 8—9 August 1903, — isaafald vilde Dampskibet efter Indstævntes Mening have kunnet foretaget Hjemreisen uden Assistance. Endelig hævder Indstævnte, at naar Kaptein Nygjerde ikke kunde erholde Assistance for den af Ellefsen angivne Sum Kroner 3000,00 burde han have bestemt sig til at overvintre paa Island, hvad der efter Indstævntes Antagelse vilde have kunnet lade sig gjøre med god Udsigt til Held.

Subsidiært gjør Indstævnte endel Indsigelser mod de enkelte Poster i Citantskabets Erstatningskrav.

Citantskabet bestrider i alle Dele Berettigelsen af Indstævntes Indsigelser.

Retten maa give Indstævnte Medhold i, at Dampskibet „Fønix" ikke har været i sjødygtig Stand. Ingeniør Dahls Rapport, der støttes af de forøvrigt foreliggende Oplysninger, kfr. specielt 1ste Kontravidnes Forklaring og 2det Vidnes Forklaring under Thingsvidne i Aalesund den 21 Juli 1905, viser, at Pladerne under Fænderlisten og Vinklerne ved samme har været i en noget mislig Forfatning. Dette maa efter Rettens Opfatning tillægges en meget væsentlig Vægt. Som af 1ste Kontravidne nævnt, er det netop af særlig Betydning, at Skibet paa heromhandlede Punkt holdes i fuld Orden, da Skibet her paa Grund af Fænderlisten er udsat for et stærkt Pres under Skibets Arbeiden i Sjøen. Retten maa give denne Udtalelse sin fulde Tilslutning. Fænderlisten ligger, naar Skibet er lastet, under Vandlinjen. Retten maa ligeledes være enig i, at der ingen Sandsynlighed kan være for, at den paaklagede Rusttæring paa Plader og Vinkler kan være opstaaet efter Skibets Afgang fra Norge i Slutningen af Juni Maaned 1903. Citantskabet har vistnok paaberaabt sig en Erklæring af 26 Juni 1903

fra Værkseier A. M. Liaaen (Dok. 10 ad 3), hvori denne udtaler, at Skibet efter hans Skjøn var i fuld sjødygtig Stand. Men da det fremgaar af Liaaens Forklaring som 1ste Vidne under Thingsvidne i Aalesund den 21 Juli 1905, at han ikke har anstillet nogen nærmere Undersøgelse af Jernpladernes og Jernvinklernes Forfatning, kan der ikke lægges nogen særlig Vægt paa hans Erklæring. At Skibet, som af Citantskabet videre fremholdt, var gammelt, kan ikke skjønnes at indeholde nogen tilfredsstillende Forklaring eller Undskyldning for den mislige Forfatning, hvori Skibet efter det Anførte har været.

For den Skade og for de Omkostninger, som er en Følge af Skibets Usjødygtighed, har Assurandøren intet Ansvar. Dette maa ogsaa gjælde Omkostningerne ved Slæbningen fra Island til Norge, idet Nødvendigheden af denne Slæbning maa antages at skyldes Skibets paapegede mislige Forfatning. Den øvrige paaviste Skade (paa Fænderlisten etc.) er i sig selv saa ubetydelig, at det maa have Formodningen imod sig, at Slæbning af den Grund kunde være nødvendig. Selv om Lækagen overhovedet var indtraadt, hvis Skibet havde været i forsvarlig og sjødygtig Stand (hvad der er benægtet fra Indstævntes Side og vistnok kan være endel tvivlsomt), synes der at være overveiende Sandsynlighed for, at Lækagen ikke var bleven saa betydelig, at Skibet maatte have Assistance under Hjemreisen til Norge. Desuden maatte Lækagen og den øvrige paaviste Skade kunne være bleven ialfald midlertidig udbedret, enten ved Skibets eget Mandskab eller ialfald ved Hjælp af Arbeidsfolk fra Land. Naar efter det Anførte Slæbningsudgifterne maa betragtes som en Følge af Skibets usjødygtige Forfatning, kan der ikke i denne Henseende paahvile en Assurandør nogen Refusionspligt.

Citantskabet har derimod indvendt, at Spørgsmaalet om Skibets Sjødygtighed eller Usjødygtighed ikke kan have nogen Betydning for Slæbningsudgifterne, fordi Disponent Ellefsen havde Bemyndigelse til at optræde paa Assurandørens Vegne og med Hjemmel af denne Bemyndigelse havde overladt til Kaptein Nygjerde at afslutte Kontrakten med O. Wathnes Sønner med forbindende Virkning for Assurandøren. Som det vil sees, har ogsaa Kaptein Nygjerde indgaaet Kontrakten „paa vedkommende Assurandørs Vegne".

Denne Betragtning kan dog ikke være afgjørende. Det maa her bemærkes, at Tvisten ikke staar mellem O. Wathnes Sønner

og Assurandøren, men at Citantskabet har dækket Udgifterne og derpaa forlangt Dækning af Assurandøren. Det synes imidlertid lidet tvivlsomt, at det ikke har været Meningen at give Ellefsen nogen Bemyndigelse til paa egen Haand at træffe nogen Afgjørelse angaaende Udstrækningen af Assurandørens Erstatningspligt, og det kan heller ikke have Formodningen for sig, at Ellefsen har villet indlade sig paa at træffe nogen saadan Afgjørelse. Ellefsen selv har da ogsaa som Vidne forklaret, at han sagde til Nygjerde, at det vistnok vilde være tvivlsomt, om Assurandøren vilde erstatte Slæbningsomkostningerne til Norge (om end paa en anden Basis end den foran nævnte), — se Svar ad Sp. 13. I Forhold til Rederiet maa Assurandørens Erstatningsansvar derfor blive at afgjøre efter almindelige Assurancebestemmelser.

Det kan efter dette alene blive Spørgsmaal om, hvorvidt Citantskabet skal tilkjendes Erstatning for Reparation af Skade, som ikke er en Følge af Skibets Usjødygtighed. Det har i saa Henseende særlig været omtvistet, om Skaden paa Fænderlisten er foraarsaget ved ydre Vold, specielt Sammenstød med i Sjøen flydende Gjenstande. Noget positivt Bevis for, at saa har været Tilfældet foreligger ikke, omend vistnok Muligheden herfor er nævnt af flere Vidner, kfr. ogsaa Ingeniør Dahls skjønsmæssige Udtalelse. Der er imidlertid ikke nogen Opfordring til her at gaa nærmere ind herpaa. Citantskabet har nemlig trods den i Indstævntes Procedure liggende Provokation ikke oplyst noget om de virkelige Reparationsudgifter, ja ikke engang nævnt noget om, hvilket eller hvilke Beløb heromhandlede Erstatning skulde ansættes til. Ikke alene Indstævnte, men ogsaa Retten har imidlertid Krav paa at faa bestemt Besked af Citantskabet om hvilke Poster han paastaar Erstatning for. At der fra *Indstævntes* Side — som foran nævnt — er anført enkelte Beløb, kan ikke ophæve Citantskabets Forpligtelse hertil.

Indstævnte maa derfor helt blive at frifinde for Citantskabets Tiltale. Sagsomkostningerne antages Citantskabet at burde tilsvare med Kroner 500,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Norddeutsche Versicherungsgesellschaft i Hamburg ved dets Hovedagent P. & O. Holter bør for Citantskabet, Dampskibet „Fønix"s Rederi, dets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til Indstævnte Kroner

500 — fem Hundrede Kroner —, der udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

13—9—1906.

M. C. Backer.

17—9—1906. Enig. *O. M. Larsen.*

18—9—1906. *C. Zernichow.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

mod

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 16	Aargang VII	1906

53.

Trondhjems Sjøret, den 11 April 1906.

D/S „Skolpen"s Rederi
(Advokat Fredriksen, Melbo)

mod

D/S „Lun"s Rederi
(Overretssagfører Kr. Bryn).

Fiskedamperen „Lun" maa efter Grundstødning ankre adskillig læk paa et udsat Sted, hvorfra det i en hjælpeløs Forfatning slæbes under farefulde Forhold af den tilstedekomne Fiskedamper „Skolpen", som indslæber det til et sikkert Sted, hvor det strax efter synker, men senere bjerges af en Svitzer Damper. For denne Medvirkning ved Bjergning tilkjendes „Skolpen" 2000 Kroner. Det bjergedes Værdi var 10 500 Kroner.

Under Tilbagevendèn fra Fangstfeldtet udenfor Smølen i Nordmøre grundstødte Fiskedampskibet „Lun" — korresponderende Reder J. Brusdal, Aalesund —, i stormfuldt Veir og Snetykke ved 5-Tiden om Morgenen den 8 December 1904 paa et Under-

vandsskjær i det urene Farvand udenfor Veiholmen — Reiman kaldet. Vinden var nordvestlig med høi Sjø, som kastede „Lun“ af Skjæret og over 2 andre Grunder, indtil det lykkedes den ved 7-Tiden at komme flot. Fartøiet havde faaet betydelig Læk, og da Maskinrummet var delvis fyldt med Vand, lykkedes det ikke at faa Maskinen igang, hvorfor man maatte ankre op ikke langt fra Brændingerne. Vandet i Rummene steg stadig og det lykkedes ikke Mandskabet, som var beskjæftiget med at pumpe og pøse Vandet ud, at hindre dette i at stige. Livbaaden var knust, da „Lun“ stødte anden Gang, hvorfor der blev blusset efter Hjælp. indtil Sjøen tog Signalapparaterne. Fiskere fra Veiholmen havde imidlertid opdaget Blusset og reiste 6 Stykker udover i en Baad og ankom til Stedet, efterat „Lun“ var ankret op. Fiskerne bragte Mandskabet — med Undtagelse af Kapteinen og 2 Mand — ombord i en forbiseilende Baad. Ved Hjælp af Nødsignaler, som Fiskerne havde medbragt, lykkedes det at tilkalde D/S „Skolpen“, der ogsaa var paa Tilbageveien fra Fangstfeldtet. Dettes Mandskab fik bragt Slæber ombord i „Lun“ — hvis Stilling var temmelig prekær og paa Grund af Lækagen stadig fyldtes med Vand saa Agterdækket kun var ca. 1 Fod over Vandfladen — og med en af Fiskerne som Lods indslæbet til Veiholmen, hvor det straks efter Ankomsten sank lige udenfor Havnen paa grundt Vand.

D/S „Skolpen“s Rederi, Hindø Dampskibsselskab har ved Sjøretsstævning, irettefført 26 April 1905 anlagt nærværende Sjøretssag mod D/S „Lun“s Rederi og efter forgjæves inden Retten prøvet Forligsmægling nedlagt Paastand om, at den det tilkommende Bjergeløn ansættes til mindst 5000 Kroner med Renter fra 17 Februar 1905 samt at det tilkjendes Sagsomkostninger.

Indstævnte har ikke kunnet erkjende, at der foreligger et Tilfælde af Bjergning og har nedlagt Paastand om, at Retten bestemmer, om og i Tilfælde hvilket Beløb Citantskabet tilkommer af Indstævnte samt at denne hos Citantskabet tilkjendes tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Citantskabet har til Oplysning i Sagen ved Sjøretten i Vesteraalen under 19 April 1905 ladet optage en saakaldt Sjøforklaring. hvorunder som Vidner er afhørt D/S „Skolpen“s Fører og Mandskab. Denne Sjøforklaring er egentlig et Sjøretsthingsvidne og burde saaledes formentlig været optaget ved almindelig Ret og i de for Thingsvidner i Almindelighed brugelige Former. Da imidlertid Indstævnte sees at have været tilstede under Thingsvidnet

og der ingen Protest er nedlagt mod samme, finder Retten ikke at kunne sætte det ud af Betragtning ved Paadømmelsen. Det fremgaar af de afgivne Forklaringer, at Veiret ved Anledningen var stormfuldt og Luften usigtbar. Da D/s „Skolpen“ kom opunder Land opdagedes Masterne af „Lun“ inde mellem Brændingerne med Nødflag oppe. Kapteinen troede, at der var Menneskeliv i Fare og istedetfor at lægge Kursen nordenom (udenom) Skjærene og Grundene besluttede han at forsøge at gaa ind mellem disse. Forsøget lykkedes ogsaa, idet man gik ind mellem Flaksleden og Flæsa og krogede sig frem mellem Grundene. Baade af Føreren og Mandskabet betegnes dette som et for „Skolpen“ høist risikabelt Forsøg, da man var ukjendt med Farvandet og Sjøen brød paa alle Kanter, og Farvandet var saa grundt, at man flere Steder kun havde ca. 3 Fod Vand under Kjølen. „Lun“ laa paa ca. 8 à 10 Favne Vand for 2 Ankere. I ca. 20 Favnes Afstand stoppede „Skolpen“ op og paa Forespørgsel til „Lun“ om den vilde have Hjælp blev der svaret „ja“. Efter hvad „Lun“s Fører senere fortalte ombord i „Skolpen“ var der Vand baade i Kahytten, Agterrum og Maskinrum og Agterdækket laa kun ca. 1 Fod over Vandet. Ved Hjælp af Apparater, som fra „Skolpen“ bragtes ombord i „Lun“, blev dennes Ankerkjættinger kappet og Slæber bragt ombord. Efter ca. 20 Minuters Ophold paabegyndtes Slæbningen ind til Veiholmen med en fra Land tilstedekommen Fisker som Lods. Efterat have tilbagelagt ca. 2/3 af Veien med halv Fart blev der sat fuld Fart paa, fordi man ombord i „Lun“ var ængstelig for at synke, da Vandet stadig steg. Ved 1/2 12-Tiden om Formiddagen ankom man til Veiholmen og „Lun“ blev sat paa Land paa et sikkert Sted, hvor det strax efter sank. Ved Ankomsten gik Vandet allerede over Agterdækket paa „Lun“, og „Skolpen“s Fører antager ikke den kunde holdt sig over Vandet mere end 15 Minuter til. Da „Skolpen“ havde sluppet „Lun“, stødte den selv, men kom snart af ved egen Hjælp uden at have taget nogen Skade. Fra Veiholmen afgik den strax efter til Christiansund for at rekvirere Hjælp til „Lun“ og for at afsætte sin Fangst og medbringende „Lun“s Fører. Under denne Tur stødte „Skolpen“ atter, men kom ogsaa nu af Grunden ved egen Hjælp og uden at have lidt nogen Skade — efter ca. 1/2 Times Arbeide med Lempning af Lasten. De derom afhørte Vidner er enige om, at „Lun“ neppe vilde staaet til at redde, om den var bleven liggende, hvor „Skolpen“ paatraf den og sunket der, da Veiret ogsaa de følgende Dage var stormfuldt.

$^{D}/_{S}$ „Lun“s Fører fik i Christiansund Assistance af Svitzers Bjergningsentreprises Dampbaad „Øresund“, som næste Dag gik udover til Veiholmen og efter nogle Dages Arbeide fik „Lun“ optaget, tættet og slæbt ind til Trondhjem, hvor Sjøforklaring aflagdes af „Lun“s Mandskab og Sjøretsskjøn afholdtes over Fartøiet og dettes Skade. Svitzers Bjergningsentreprise har senere anlagt Sjøretssag mod $^{D}/_{S}$ „Lun“s Rederi til Fastsættelse af Bjergeløn.

Citantskabet hævder, at den af „Skolpen“ ydede Hjælp maa betragtes som Bjergning, da „Lun“ var synkefærdig og delvis forladt af Mandskabet, saa øieblikkelig Hjælp var nødvendig. Det mener, at Bjergningen var udført, da „Lun“ var slæbt i sikker Havn og landsat der, og at den Omstændighed, at Bjergningsdamperen „Øresund“ senere engageredes til at optage den og indslæbe den til Trondhjem, ingen Indflydelse kan faa paa Bestemmelsen af den det tilkommende Bjergeløn, ligesom det Arbeide. der ydedes af de fra Land kommende Fiskere, ikke kan betegnes som Bjergning eller øve nogen Indflydelse paa Størrelsen af dets Bjergeløn.

Indstævnte mener, at saafremt der overhovedet foreligger et Tilfælde af Bjergning, at det hele Bjergningsarbeide — baade det af „Skolpen“ og „Øresund“ ydede — maa sees underet og at hver enkelt kun kan tilkjendes Bjergeløn i Forhold til den enkeltes Arbeide og deraf følgende Nytte; endvidere at „Skolpen“ handlede uforsvarligt ved at sætte „Lun“ paa Grund paa et udsat Sted og saa uden videre forlod det, samt at det skyldes dens eget Mandskabs senere Arbeide med Opstøtning af Fartøiet med Toplenter. at det ikke gik fuldstændig tilgrunde. Desuden antager Indstævnte. at „Lun“s Værdi, efterat den var sunket, var omtrent lig Nul, og „Skolpen“ saaledes i Virkeligheden intet har bjerget, hvoraf det skulde tilkomme nogen Bjergeløn.

Retten skal bemærke, at det maa antages, at „Lun“ ved Anledningen, da den paatræffes af „Skolpen“ var i en saa hjælpeløs Forfatning, at øieblikkelig Hjælp maatte ansees nødvendig, og at derfor „Skolpen“s Arbeide forsaavidt maa betragtes som Bjergning. samt at det ikke kan udelukke Citantskabet Krav paa Bjergeløn. at Bjergningen ikke af dette førtes helt tilende, men at denne. efterat „Lun“ var sunket ved Veiholmen, maatte overtages af en Bjergningsdamper, der fortsatte Arbeidet med Bjergningen og fuldendte denne. $^{D}/_{S}$ „Skolpen“ har ligefuldt medvirket ved Bjergningen og antages derfor at tilkomme Bjergeløn for den Andel i Arbeidet, som er ydet af den, jfr. Platou: Søret Pag. 511—12.

Med Hensyn til Bestemmelsen af Bjergelønnens Størrelse bemærkes, at det bjergede Fartøi øiensynlig har været udsat for stor Fare og delvis forladt af Besætningen, hvis Medvirkning ved Bjergningen kun antages at have været ubetydelig, ialfald forinden „Lun“ var sat paa Land, medens derimod selve Bjergningsarbeidet, der dog har været ledet med Dygtighed, kun har taget ringe Tid, kostet lidet Anstrængelse og været lettet ved forhaandenværende Hjælpemidler. Den Fare, hvorfor „Skolpen“ og dens Besætning har været udsat ved i Storm og Snetykke at vove sig ind mellem Skjærene synes ikke at have været ringe, specielt naar hensees til, at Besætningen var ukjendt i Farvandet, medens denne forøvrigt selv ingen Skade har lidt, hverken paa Helbred eller Gods, naar undtages, at „Skolpen“ paa Grund af Opholdet med Bjergningen og det tilstødende Uheld har gaaet Glip af et Sjøveir, hvorunder lignende Baade fiskede fra 60 optil 130 Maal Sild, der paa den Tid betaltes med Kroner 18,00 pr. Maal. Retten kan ikke antage, at der som paastaaet fra Indstævntes Side, af „Skolpen“ skulde være handlet uforsvarligt ved at sætte „Lun“ paa Grund netop paa det Sted, hvor dette skeede, og forlade den der uden nærmere Tilsyn. Den havde jo fremdeles sin Besætning, som kunde tage sig af den, og det gjaldt at komme hurtigt ind til Christiansund efter yderligere Hjælp. Værdien af „Lun“ i havareret Stand efter Ankomsten til Trondhjem er af Sjøretten ansat til Kroner 10 500,00, og Skaden paa samme til tilsammen Kroner 25 965,00, heri dog medregnet endel tabt Inventar. „Skolpen“s Værdi er opgivet til Kroner 34 000,00 — og Værdien af Redskaber til Kroner 2500,00 — foruden Lasten ca. 60 Maal Sild. Nogen nærmere Oplysning om Værdien af de af „Skolpen“ ved Bjergningen anvendte Redskaber foreligger ikke. Under Sagen er Bjergeløn frafaldt for ombordværende Redskaber og Fangst. Under Hensyntagen hertil findes Bjergelønnen passende at kunne ansættes til Kroner 2000,00.

Sagens Omkostninger hæves.

Thi kjendes for Ret:

Den D/S „Skolpen“s Rederi, Hindø D/S Selskab, af D/S „Lun“s Rederi tilkommende Bjergeløn ansættes til Kroner 2000,00 — to Tusinde Kroner —, for hvilket Beløb med 4 % Renter fra 17 Februar 1905 til Betaling sker D/S „Skolpen“s Rederi kjendes

sjøpantberettiget i D/s „Lun“ og berettiget til at sætte denne til Auktion til Fyldestgjørelse af sin Fordring.

Sagens Omkostninger ophæves.

Chr. Blom,
edsv.

Einar Dyblie. *Adolf Halseth.*

54.

Kungl. Maj:ts dom, den 20 Augusti 1906.

D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport-Aktiebolag

mot

Sjökaptenen Anders Edvard Hellberg i egenskap af befälhafvare å ångfartyget „Per Brahe“.

Den 29 Augusti 1903 *sammanstötte* utanför Södertelje kanal bogserångaren „Tekla“ med ångfartyget „Per Brahe,“ hvarvid båda fartygen tillfogades skador. Rådstufvurätten ålade „Per Brahe“ ersättningsskyldighet, enär nämnda fartyg, som utan giltigt skäl i det trånga farvattnet framgått på babords sida om farvattnets midt, kort före kollisionen girat babord hän och därigenom vållat olyckan. Hofrätten fann däremot, att „Tekla“, som på babordssignal af ett omedelbart före „Per Brahe“ gående fartyg ändrat sin kurs babord hän, på grund af det korta afstånd, som då förefunnits mellan „Tekla“ och „Per Brahe“ bort bibehålla denne kurs oförändrad, men att „Tekla“ i stället girat styrbord hän för att återtaga sin förra kurs. Då „Tekla“ härigenom försummat iakttaga den försiktighet, som betingats af förhandenvarande omständigheter, ålade Hofrätten „Tekla“ såsom vållande till kollisionen ersättningsskyldighet. Hofrättens dom fastställes under dissens af Kungl. Maj:t.

Bogserångfartyget „Tekla“ tillhörigt D. & J. Berggrens Bogserings- och Transport-Aktiebolag i Stockholm, afgick den 29 Augusti 1903 från Norrköping till Södertelje, medförande på släp två tomma pråmar „Örnen“ och „Fyr“. Då „Tekla“ vid 9 tiden på kvällen samma dag hunnit till Igelstaviken i närheten af Söder-

telje kanal, mötte den först ångfartyget „Linköping" och några minuter senare „Per Brahe", hvilka båda utkommit från Södertelje kanal. „Tekla" och „Linköping" passerade hvarandra, hvaremot „Tekla" och „Per Brahe" sammanstötte, därvid båda fartygen äfvensom pråmen „Örnen" skadades.

Å ömse sidor gaf man hvarandra skuld till olyckan. Bolaget och befälhafvaren å „Per Brahe", Anders Edvard Hellberg instämde sålunda hvarandra till Stockholms Rådstufvurätt med yrkanden om ersättning för all skada och förlust, som genom kollisionen tillskyndats fartygen.

Rörande förloppet vid sammanstötningen uppgaf „Tekla"s befälhafvare Axel Pettersson i sjöförklaringen: Ungefär 1/4 timme före kl. 9 observerades en ångare, som senare visade sig vara „Per Brahe" komma ut ur Södertelje kanal och gå nedåt Igelstaviken, visande sina tre lanternor. Den syntes något om babord från „Tekla", som höll sig på styrbords sida af farledens midt och jämväl hade sina lanternor utsatta på behöriga platser, tända och klart lysande. Bogseringen fortsattes utan någon kursförändring och fartygen borde följaktligen hafva passerat hvarandra obehindradt, men då de kommit hvarandra mycket nära girade „Per Brahe" plötsligt babord hän, tvärs för „Tekla"s bog. Pettersson kommenderade genast „stopp", som ock erhölls, men hann ej tillsäga om „back" förr än „Tekla"s stäf träffade „Per Brahe"s styrbords sida. Farleden, där kollisionen inträffade, var omkring 3000 fot bred. „Per Brahe" hade haft öppet vatten å sin styrbords sida, hvadan „Per Prahe" kunnat gå mer styrbord hän än den gjort. Signal hade icke gifvits vare sig från „Tekla" eller „Per Brahe". Därest emellertid „Per Brahe" icke gjort nyssnämnda babordsgir, hade fartygen gått klara för hvarandra.

Hellberg gaf i „Per Brahe"s sjöförklaring en annan framställning af förhållandena och förloppet: Komna strax utanför kanalen iakttog Hellberg en bogserångares styrbords lanterna jämte dess topplanterna invid styrbords land från „Per Brahe" räknadt och så tätt intill detta att möjlighet icke förefanns att gå styrbord hän mellem bogserångaren och land. Tätt eller omkring 200 fot framför „Per Brahe" gick ångfartyget „Linköping", och då denna gick babord hän tillsade Hellberg den å „Per Brahe" anställde långlotsen, hvilken tillika tjänstgjorde såsom rorgängare, att hålla tätt efter „Linköping". Farten var närmare 10 knop. Omedelbart därefter blef Hellberg tilltalad af en passagerare, som anhöll få köpa biljett, och då ej den minsta fara för ombordläggning

syntes föreligga, lemnade Hellberg för ett ögonblick sin plats å däcket. Då Hellberg efter några ögonblick återvände hörde han, hurusom från „Linköping“ gafs babordssignal med två korta stötar i ånghvisslan, hvarpå Hellberg omedelbart iakttog att ombord å „Per Brahe“ begärdes stopp och fullt back. Den omförmälda babordssignalen hade från bogserångaren lemnats obesvarad. Framkommen till sin plats iakttog Hellberg, hurusom „Tekla“ i nästan rät vinkel träffade „Per Brahe“ å styrbordssidan ungefär rätt under styrbordslanternan. Enligt hvad långlotsen meddelade var „Tekla“s gröna lanterna jämte topplanternan enbart synliga från „Per Brahe“ ända till omedelbart före kollisionen, då båda sidolanternorna blefvo samtidigt synliga, hvilket förhållande angåfve att bogserångaren utan att beakta „Per Brahe“ oförmodadt ändrat sin kurs. Före sammanstötningen hade icke gifvits någon signal vare sig från „Per Brahe“ eller från „Tekla“. Anledningen till att någon signal icke gifvits från „Per Brahe“ hade varit att signal gifvits från „Linköping“, som gick omedelbart före „Per Brahe“.

Sedan vittnen blifvit hörda yttrade Rådstufvurätten i dom den 10 September 1904:

I saken är upplyst, att af Hellberg förda ångfartyget „Per Brahe“ lördagen den 29 Augusti 1903 kl. omkring 9 e. m. — efter att hafva under resa från Stockholm passerat igenom Södertelje kanal och inkommit i Igelstaviken — därstädes, medan Hellberg för någon stund aflägsnat sig från kommandobryggan och befälet förts af andre styrmannen Axel Theodor Pettersson, under klart väder med god sikt sammanstött med det bolaget tillhöriga bogserångfartyget „Tekla“, hvilket, fördt af ångfartygsbefälhafvaren Axel Pettersson, med pråmarne „Örnen“ och „Fyr“ på släp, på resa från Norrköping varit destineradt till Södertelje; att därvid „Tekla“ med sin stäf törnat emot „Per Brahe“s styrbordssida, så att sistnämnda fartyg skadats och fartyget, som dock kunnat samma dag fortsätta resan till Jönköping, måst efter ankomsten dit intagas å skeppsvarf för undergående af reparation; att vid sammanstötningen åtskilliga skador äfven förorsakats å „Tekla“, hvilket fartyg nästföljande dag afgått till Stockholm, där skadorna blifvit af W. Lindbergs verkstads & varf aktiebolag reparerade, samt att i följd af kollisionen pråmen „Örnen“ törnat emot „Tekla“s styrbordslåring och „Fyr“ emot „Örnen“s babordslåring;

och emedan „Per Brahe“, hvilket fartygs befälhafvare det jämlikt bestämmelsen i art. 25 i förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m.

ålegat att uti ifrågavarande farvatten, hvilket måste anses såsom trångt, med fartyget hålla sig på den sida af segelleden eller farvattnets midt, som legat åt fartygets styrbords sida, ostridigt, då sammanstötningen inträffat, framgått på babords sida om farvattnets midt, utan att, såvidt i saken blifvit visadt, därtill hafva haft giltigt skäl;

samt vid pröfning af den utaf parterna å ömse sidor förebragta bevisning måste anses utredt, att „Tekla“, som vid passerandet af sundet emellan Hallsfjärden och Igelstaviken, befunnit sig ungefär i farledens midt med kurs å den vid Igelstavikens östra sida belägna egendomen Igelsta, därefter gående styrbord om farledens midt väl någon stund före sammanstötningen för undvikande af en mötande ångare, som gifvit babordssignal, gjort en mindre gir åt babord, men genast återtagit sin förra kurs å Igelsta och bibehållit denna oförändrad, men att däremot ångfartyget „Per Brahe“ utan nödtvång och utan att därifrån gifvits någon signal kort före sammanstötningen girat babord hän och sålunda kommit att skära den kurs „Tekla“ intagit;

alltså och då på grund af hvad sålunda förekommit befälhafvaren å ångfartyget „Per Brahe“ måste anses till sammanstötningen ensam vållande, samt Hellberg vid sådant förhållande är skyldig att med „Per Brahe“ och dess frakt godtgöra bolaget all skada och förlust, som genom sammanstötningen för bolaget uppkommit,

pröfvar Rådstufvurätten rättvist att, med ogillande af de utaf Hellberg i saken framställda ersättningsyrkanden, jämlikt 8, 220 och 222 §§ Sjölagen förplikta Hellberg med „Per Brahe“ och dess frakt mot kvitto till bolaget genast utgifva 731 kronor 48 öre jämte 5 % årlig ränta därå från stämningsdagen den 3 Oktober 1903 till dess betalning sker; och skall Hellberg, likaledes med „Per Brahe“ och dess frakt, godtgöra bolaget dess kostnader å rättegången med 600 kronor jämte protokollslösen.

Hellberg sökte efter vad ändring, som af bolaget bestreds.

Svea Hofrätt (hrr *Gyllensvan*, *Lemke* och *Österlöf)* yttrade i dom den 19 Maj 1905:

Enär utredt vore att, då „Tekla“ ifrågavarande afton, inkommen söderifrån i Igelstaviken, mött ångfartyget „Linköping“, hvilket fartyg, följdt i kölvatten af „Per Brahe“, kommit norrifrån med en kurs, som skurit „Tekla“s kurs, så att „Linköping“ haft „Tekla“ på sin styrbords sida, „Tekla“ på af „Linköping“ gifven babordssignal ändrat sin kurs babord hän, så att „Lin-

köping“ och „Per Brahe“, hvilka emellertid bibehållit sin kurs oförändrad, kommit paralellt med „Tekla“, hvarefter „Tekla“ passerat „Linköping“ på styrbords sida;

ty och som „Tekla“ och „Per Brahe“, hvilka, efter det „Tekla“ passerat „Linköping“, sålunda kommit på hvarandras styrbords sida med paralella kurser, vid sådant förhållande och med hänsyn till det korta afstånd, som då förefunnits mellan dem, båda haft skyldighet att bibehålla sistberörda kurser oförändrade för att gå klara för hvarandra, men ostridigt vore, att „Tekla“ i stället girat styrbord hän för att återtaga sin förra kurs, genom hvilken åtgärd „Tekla“ följaktligen måste anses hafva försummat iakttaga den försiktighet, som betingades af förhandenvarande omständigheter.

hvaremot, hvad „Per Brahe“ anginge, det icke mot Hellbergs bestridande och hvad till stöd därför i saken förekommit visats, att jämväl „Per Brahe“ ändrat sin kurs, och det ej heller, med hänsyn till det korta afståndet mellan „Tekla“ och „Per Brahe“ kunda antagas hafva varit möjligt, för „Per Brahe“ att, sedan „Tekla“ ändrat sin kurs, vidtaga annan åtgärd för att undvika ombordläggning än att såsom skett stoppa och backa,

alltså och då vid nu angifna förhållanden „Tekla“ måste anses hafva ensam vållat ifrågavarande ombordläggning, samt „Per Brahe“ genom densamma tillfogats skador, hvilkas afhjälpande betingat en kostnad af 2453 kronor 83 öre,

pröfvade Hofrätten, med ändring af Rådstufvurättens dom, rättvist ogilla bolagets talan och förplikta bolaget att i den mån „Tekla“s värde därtill försloge, till Hellberg såsom befälhafvare å „Per Brahe“ genast mot kvitto utgifva ersättning för omförmälda, „Per Brahe“ tillfogade skador med 2453 kronor 83 öre äfvensom för besiktning af „Per Brahe“ med 75 kronor och för sjöförklaringskostnaden med 60 kronor;

och blefve i fråga om rättegångskostnaden vid Rådstufvurätten motvädjade domen af Hofrätten sålunda ändrad, att Hellberg befriades från den honom ålagda skyldighet att härutinnan till bolaget utgifva ersättning; och skulle bolaget själft vidkännas sina utgifter å saken i Hofrätten.

Hofrättsrådet *Geijer* var af skiljaktig mening och anförde: Emedan det å ena sidan, på sätt Rådstufvurätten antagit, ligger befälhafvaren å ångfartyget „Per Brahe“ till last, att han vid ifrågakomna tillfälle, låtit „Per Brahe“ framgå på babords sida om farvattnets midt, samt å andra sidan det blifvit utredt att, sedan ångaren „Tekla“ vid möte med ett annat ångfartyg, som gått ett

kort stycke före „Per Brahe", gjort en gir åt babord, „Tekla" — efter att hafva passerat detta ångfartyg — girat något styrbord för att, såsom befälhafvaren å „Tekla" förmenat, „Tekla" skulle återtaga den kurs „Tekla" före mötet haft, och „Tekla" genom sistnämnda, med afseende å „Per Brahe"s och „Tekla"s läge felaktiga manöver omedelbart föranledt att sammanstötning ägt rum; ty och då sammanstötningen sålunda blifvit orsakad genom vållande å båda sidor samt med hänsyn till beskaffenheten af de å ömse sidor begångna felen hvardera sidan bör draga sin skada, pröfvar jag, med fastställande af Rådstufvurättens dom, såvidt Hellbergs ersättningsyrkande ogillats, rättvist att, med ändring af nämnda dom, i hvad angår bolagets talan, ogilla samma talan.

Bolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t. Hellberg yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr *Åberg*, *Sandberg* och *Schartau)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens beslut.

Saken föredrogs den 3 Augusti 1906 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter Justitieråden *Bohman*, *Ramstedt*, *Cassel* och *Trygger)* pröfvade rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade bolaget att ersätta Hellbergs kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Justitierådet *Friherre Marks von Würtemberg*, med hvilken Justitierådet *Thollander* instämde, yttrade:

Enär det å ena sidan, på sätt Rådstufvurätten anfört, ligger Hellberg såsom befälhafvare å „Per Brahe" till last att vid ifrågavarande tillfälle hafva låtit sitt fartyg framgå på babords sida om farvattnets midt,

men å andra sidan, såsom Hofrättens dom innehåller, befälhafvaren å „Tekla" genom att efter passerandet af ångfartyget „Linköping" hafva låtit „Tekla" gira styrbord hän försummat att iakttaga den försiktighet, som betingades af förhandenvarande omständigheter,

ty och då sammanstötningen sålunda blifvit orsakad genom vållande å båda sidor, samt med hänsyn till beskaffenheten af de å ömse sidor begångna felen hvardera sidan bör draga sin egen skada,

pröfvar jag rättvist fastställa Hofrättens domslut, såvidt bolagets ersättningsanspråk ogillats, samt, med ändring af Hofrättens dom i hvad angår Hellbergs talan, ogilla jämväl sagda talan.

Justitierådet *Claëson* biföll Nedre Revisionens betänkande.

55.

Kungl. Maj:ts dom, den 8 Oktober 1906.

Ångfartygsaktiebolaget Imbs

mot

Kontoristen A. Gust. Pethers i Kalmar såsom hufvudredare för barkskeppet „Lydia".

Under orkanliknande storm slites barkskeppet „Lydia" loss från sina förtöjningar i Kalmar hamn och *drifver på* ångfartyget „China", som därvid tillfogas åtskilliga skador.

Rederiet för „China" yrkade skadestånd, men då det icke visats att vållande till skadan låge någon å „Lydia"s sida till last, ogillas rederiets talan.

Ångfartygsaktiebolaget Imbs tillhöriga ångfartyget „China" låg under vintern 1904—1905 förtöjdt i Kalmar hamn. Bredvid „China" och norr om densamma låg barkskeppet „Lydia" och norr därom skeppet „Livingstone". De tre fartygen lågo paralellt med hvarandra. Alla tre hade fören utåt hamnen och aktern förtöjd vid en hamnarm, å hvilken funnos anbragta moringar.

Natten till den 31 December 1904 rådde storm. Då sprang en moring i hamnarmen, vid hvilken „Livingstone"s babords akterförtöjning var fästad, och „Livingstone" dref på „Lydia", som låg babord om „Livingstone". Härpå sprängdes „Lydia"s babords förtöjning och „Lydia" dref ned på „China", som därvid erhöll åtskilliga skador, hvilka vid besiktning den 3 Januari 1905 värderedes till 800 kronor.

Bolaget instämde till Rådstufvurätten i Kalmar Kontoristen A. Gust. Pethers såsom hufvudredare för „Lydia" och yrkade att enär „Lydia" måste anses hafva varit vållande till de „China" tillfogade skadorna, Pethers måtte varda ålagdt att ersätta bolaget berörda skada och i sådant hänseende utgifva 800 kronor äfvensom gälda besiktnings och protestkostnader med sammanlagdt 44 kronor.

Pethers bestred bolagets talan på den grund, att det timade berott på ren olyckshändelse. Vid ifrågavarande tillfälle rasade nämligen full orkan, som var så våldsam, att den i hamnarmen anbragta moring, hvari „Livingstone" hade sin babords akterförtöjning, sprang sönder. När så „Livingstone" dref på „Lydia", blef följden att „Lydia"s babords förtöjning sprängdes. Denna förtöjning var en fullgod ankarketting, ej någon vanlig smäcker förtöjningsketting.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 19 Juni 1905: I saken är upplyst att natten till den 31 December 1904, då skeppet „Livingstone", barkskeppet „Lydia" och ångfartyget „China" i Kalmar hamn varit förtöjda bredvid hvarandra i nämnda ordning med akterförtöjningarna fastgjorda uti moringar i en hamnarm, samt orkan eller orkanliknande storm uppstått, en af sagda förtöjningar på hvardera af „Livingstone" och „Lydia" sprungit och „Lydia" drifvit ned på „China" och tillfogat detta sistnämnda fartyg åtskilliga skador;

och emedan, äfven om det kan anses sannolikt, att „Lydia"s nämnda förtöjning varit bristfällig och att därpå kunnat bero, att „Lydia" drifvit ned på „China", ägaren till „Lydia" desto mindre kan vara skyldig att godtgöra de „China" tillfogade skador, som i saken ej förekommit anledning till antagende, att sagda bristfällighet varit eller kunnat vara känd förr än efter det skadorna uppkommit,

varder bolagets talan ogillad.

Bolaget sökte efter vad ändring.

Göta Hofrätt (hrr *Ståhlberg*, *Ekman*, *Zetterstedt* och *Koch)* yttrade i dom den 12 Januari 1906 att enär genom i saken hörda vittnens berättelser blifvit styrkt ej mindre att „Lydia"s ifrågavarande förtöjningsmateriel i Mars Månad 1904 besiktigats utan att fel därå då kunnat iakttagas, än äfven att samma materiel, då „Lydia" i påföljande November månad vinterförtöjdes, varit i godt skick, samt det mot hvad sålunda förekommit icke blifvit i saken utredt, att vållande till den uppkomna skadan låge någon å „Lydia"s sida till last, pröfvade Hofrätten lagligt fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten i sitt utslag kommit samt förpliktade bolaget att godtgöra Pethers för lösen af Hofrättens dom.

Hofrättsrådet *Kjellin* var från beslutet skiljaktig och yttrade: Som i saken är utredt, att ifrågavarande skada uppkommit därigenom, att förtöjningsredskapen å „Lydia" varit felaktiga, pröfvar jag rättvist att, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag, förplikta Pethers att med fartyg och frakt till bolaget utgifva 844 kronor jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen; blifvande kostnaderna å saken af mig mellan parterna kvittade.

Bolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t. Pethers iakttog ej inställelse.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Högsta Domstolen (Justitieråden *Lilienberg*, *Lindbäck*, *Cassel*, *Grefberg Quensel*, *Petrén* och *Sundberg)* rättvist fastställa Hofrättens dom.

56.

Sø- og Handelsretten i København, den 8 August 1906.

Sømand Rasmus Nielsen Jensen, Fører af Skonnert „Helene" af Svendborg, som Repræsentant for Skonnertens Rheder og Ladningsassurandør
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Generaldirektoratet for Statsbanedriften
(Højesteretssagfører Asmussen).

Skonnerten „Helene" oversejles af Dampfærgen „Storebelt" og Dampfærgens Rederi, Generaldirektoratet for Statsbanedriften, sagsøges til Erstatning men frifindes, idet Retten finder, at Skonnerten alene maa antages at have Skyld i Ulykken, fordi man der ombord i Strid med de *internationale Søvejsreglers Art. 10* havde undladt at vise den for et indhentet Fartøi foreskrevne Agterlanterne eller Blus.

Natten mellem den 6 og 7 November f. A. Kl. ca. 1½ om Morgenen paasejlede Dampfærgen „Storebelt" paa sin Tur fra Nyborg til Korsør Skonnerten „Helene" af Svendborg, hvorved den 67-aarige Rasmus Jensen, der tillige med sin Søn, Skonnertens Fører, udgjorde dennes Besætning, druknede. De nærmere Omstændigheder ved Sammenstødet, der fandt Sted i Nyborg Fjord indenfor Slipshavn, var følgende:

Færgen havde svajet i Fyrlinien paa Fjordens vestlige Side og styrede derefter S. O. ¼ S. Faa Minutter efter hørte Kaptajnen, der tillige med 2 Styrmand befandt sig paa Broen, 3 Fløjtestød fra Udkigsmanden forude, ved hvilket Signal tilkendegaves, at der var noget i Farvandet forude. Kaptajnen stillede sig strax klar ved Telegrafen, men hverken han eller Styrmanden, der for bedre at kunne se gik over paa den anden Side af Broen, kunde opdage noget. Kort efter — det forekom de Paagældende kun at være en Brøkdel af et Minut — hørtes atter tre Fløjtestød fra Udkigsmanden, og de skimtede da en Sejler lige foran Færgen, men uagtet der strax sloges fuld Kraft bak, paafulgte Sammenstødet umiddelbart efter. Skonnerten, der stævnede i omtrent samme Retning som Færgen ud af Fjorden, blev ramt agter paa S. B. Laaring af Færgens S. B. Boug og svajedes ved Kollisionen helt rundt, hvorefter den sank. Fra Færgen sattes hurtig en Baad ud, der bragte de to Mand fra Skonnerten ombord, men trods fortsatte

Oplivningsforsøg lykkedes det ikke at bringe den gamle Rasmus Jensen, der, da Sammenstødet skete, var til Køjs, til Live. Ved Stævning af 9 April d. A. har nu Citanten Sømand Rasmus Nielsen Jensen, Fører af Skonnert „Helene“ af Svendborg, som Repræsentant for Skonnertens Rheder og Ladningsassurandør paastaaet Indstævnte Generaldirektoratet for Statsbanedriften tilpligtet at betale i Erstatning for Skonnerten med Tilbehør 4794 Kr. og for Ladningen 3750 Kr. eller ialt 8544 Kr. med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato og Sagens Omkostninger, medens de Indstævnte har paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger. Begge Parter have derhos subsidiært paastaaet Fordeling af det lidte Tab, mod hvis Opgørelse for Skonnertens Vedkommende, de Indstævnte dog have protesteret.

Til Støtte for sin Paastand har Citanten anbragt, at Færgen paa et tidligere Tidspunkt end sket burde have observeret „Helene“, og at den, da dette skete, strax burde have bakket eller foretaget anden hensigtsmæssig Manøvre.

Efter de fremkomne Oplysninger maa det imidlertid antages, at Skylden for Sammenstødet alene paahviler „Helene“s Fører, der har overtraadt Søvejsreglernes Art 10. Uagtet han, da Færgen nærmede sig, var klar over, at den efterhaanden vandt ind paa „Helene“, undlod han at vise Agterlanterne eller Blus, idet han efter sin Forklaring gik ud fra, at „Helene“, saaledes som Vejret var, i god Tid vilde kunne ses fra Færgen, som han selv tydelig kunde se i lang Afstand. — Ligesom det imidlertid ubetinget havde været „Helenes“ Pligt at give sig til Kende for det indhentende Skib paa den foreskrevne Maade, saaledes maa det efter det oplyste antages, at der fra Færgens Side har været holdt tilbørligt Udkig, men at Skonnerten under de givne Vejrforhold ikke tidligere har kunnet ses fra Færgen. Man kunde vel fra Kollisionsstedet se Land Nyborgfjorden rundt, da Maanen var fremme, men den stod bag Færgen, var nær sin Nedgang, kun ca. 3° over Horizonten, og ved at forsvinde i en Taagebanke; den havde derfor ikke stor Lysstyrke. Det var stjerneklart, men der var nogle lyse Skyer paa Himlen i Sydøst. Udkigsmanden paa Færgen har forklaret, at han, der var kommen paa Udkig, da Færgen svajede, hele Tiden var paa sin Post, holdt skarpt Udkig og ikke havde sin Opmærksomhed henvendt paa andet. Han bemærkede, da han varskoede første Gang, ligesom noget hvidt foran Færgen, uden at han kunde gøre sig klart, hvad det var; først noget efter — han antager ca.

$^1/_2$ Minut senere — kom han paa det Rene med, at det var et Skib, og varskoede da anden Gang.

Da det nu heller ikke vil kunne lægges Færgens Kaptajn til Last, at han ikke strax efter det første Signal fra Udkigsmanden stoppede Maskinen, men først sammen med Styrmanden søgte at komme til Klarhed over, hvad der var i Vejen, vil de Indstævnte være at frifinde for Citanten's Tiltale, hvorhos denne findes at maatte godtgøre dem Sagens Omkostninger med 100 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Generaldirektoratet for Statsbanedriften, bør for Tiltale af Citanten, Sømand Rasmus Nielsen Jensen som Repræsentant for Skonnerten „Helene"s Rheder og Ladningsassurandør, i denne Sag fri at være. Citanten betaler derhos de Indstævnte denne Sags Omkostninger med 100 Kr.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

I. Petersen. D. Torm. L. C. Kraemer. C. Jessen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 17-18	Aargang VII	1906

57.

Norges Høiesteret, den 9 Oktober 1906.

Melsom & Holth
(Advokat Keyser Jordan)
mod
Hattemager L. Johnsen
(Advokat Carl Lundh).

Spørgsmaal, om Klausulen „tæt, hægt og stærkt og i enhver Henseende skikket for Reisen", udelukker Rederen fra at paaberaabe sig *Sjøfartslovens § 142, sidste Stykke*, eller om den medfører ubetinget Ansvar for Følgerne af Skibets Usjødygtighed. Endvidere Spørgsmaal om Rederens Ansvar efter *Sjøfartslovens § 272*, naar en Del af Provenuet ved Vragets Salg er anvendt til Betaling af Hyre.

Assessor *Roll:* Ved Kristiania Sjørets Dom af 26 Mai 1904 er saaledes kjendt for Ret: „Indstævnte, Hattemager L. Johnsen, bør til Citantskabet, Melsom & Holth betale Kr. 1476,10 — et Tusinde fire Hundrede syvti sex Kroner ti Øre — med 4 —

fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 4 Januar 1902. til Betaling sker, men bør forøvrigt for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler derhos Indstævnte til Citantskabet 300 — tre Hundrede — Kroner.

Det Idømte o.s.v.".

Denne Dom er fra begge Sider paaanket til Høiesteret, af Melsom & Holth som Hovedappellant, af L. Johnsen som Kontraappellant. Melsom & Holth har paastaaet Johnsen tilpligtet at betale Erstatning for alt det Tab, som er Melsom & Holth paaført i den under Sagen omhandlede Anledning, Erstatningsbeløbet at bestemmes ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa L. Johnsens Bekostning — med lovlige Renter og Sagsomkostninger for Høiesteret og Sjøretten.

Johnsen har principalt paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret, subsidiært Stadfæstelse af Sjørettens Dom, dog saaledes at Sagens Omkostninger for Sjøretten ophæves, samt sig hos Hovedappellanten tilkjendt Sagens Omkostninger for Høiesteret.

Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder vil erfares af Sjøretsdommens Præmisser.

Under Sagens Henstand for Høiesteret har Melsom & Holth ladet optage et Thingsvidne i Kristiania til yderligere Afhørelse af 2det Vidne under Sjøforklaringen, Matros Olaf Pedersen, samt erhvervet en for notarius publicus i Milwaukee afgiven Forklaring fra Sjøforklaringens 1ste Vidne, Styrmand Kristian Paulsen. Olaf Pedersen har bl. a. forklaret, at Skibet allerede, medens det laa i Borgå, efter Reparationen der begyndte, saavidt han kunde forstaa, at trække Vand i samme Udstrækning som før Reparationen. Og Kristian Paulsen har udtalt som sin Mening, at forsvarlig Reparation vilde krævet Indsættelse af ny Forstavn.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten, og jeg kan i meget tiltræde dens Begrundelse. Efter Sjørettens enstemmige Skjøn maa jeg gaa ud fra, at Skibet ikke var i sjødygtig Stand. da det afgik fra Borgå, og det er ikke godtgjort, og saavidt jeg forstaar, heller ikke antageligt, at de Mangler. der medførte Usjødygtigheden, ikke ved anvendt Omhu kunde være opdaget. Hermed er Rederens Ansvar givet.

Spørgsmaalet bliver for mig blot, om Rederen hefter personlig eller alene med Skibsformuen. Til at begrunde personligt Ansvar er det efter min Opfatning ikke nok at henvise til, at Rederen

selv har sluttet Certepartiet, og at dette Certeparti lyder paa, at Skibet skal være „tæt, hægt og stærkt og i enhver Henseende skikket for Reisen". Jeg skal ikke udtale mig om, hvorledes Forholdet vilde stillet sig, hvis Reisen var udgaaet fra Skibets Hjemsted, eller hvis det overhovedet efter Certepartiets Afslutning havde været hjemme. I det foreliggende Tilfælde var Skibet, da Certepartiet afsluttedes, ude i Fart, og det kom ikke hjemom, inden den i Certepartiet omhandlede Reise paabegyndtes. Det var Skipperen, som havde at opfylde Certepartiet og følgelig sørge for, at Skibet ved Reisens Begyndelse var i sjødygtig Stand. Tilfældet gaar saaledes i første Række ind under Sjøfartslovens § 7, 2det Afsnit.

Skal Rederen blive personlig ansvarlig, maa det overføres ham, at han har kjendt til de Mangler, der gjorde, at Skibet var usjødygtigt. Jeg kan, efter hvad der er oplyst om Skibets Alder, den billige Pris, for hvilken det var indkjøbt, de paa Hjemstedet stedfundne Reparationer m. v., have mine Tvivl om, hvorvidt han var uvidende om dets Mangler, men jeg finder det ikke saaledes konstateret, at han har havt eller burde have havt Kundskab om Manglerne, at jeg derpaa tør bygge personligt Ansvar for ham. Det er vistnok paa det Rene, at han har kjendt til den store Lækage i Bougen, men netop denne Lækage blev repareret i Borgå, og efter den Beskrivelse, Besigtelsesmændene i Kjøbenhavn har givet, maa man — som Sjøretten har bemærket — gaa ud fra, at denne Lækage er bleven ialfald nogenlunde tilfredsstillende udbedret, og at den saaledes ikke har været Skyld i Usjødygtigheden.

Med Hensyn til Skibets Tilstand forøvrigt synes Rederen med Føie at kunne paaberaabe sig den Veritasbesigtelse, som fandt Sted i Februar og Marts 1900, og hvis Resultat var, at Skibet skjønt som det heder i Veritasbesigtelsen — „nedgaaet i Bæreevne paa Grund af almindelig Forringelse", dog beholdt Klasse B 1 for tre Aar. Og videre synes Rederen ogsaa at kunne paaberaabe sig, at han ingen Besværing havde modtaget fra de Befragtere, som Sommeren 1900 umiddelbart før Reisen fra Borgå havde havt Last med Skibet. Det staar for mig efter dette nærmest saa, at Rederen kan siges ikke stort anderledes at have været vidende om Skibets daarlige Forfatning end Befragterne, som ogsaa vidste, at Skibet var gammelt og følgelig ikke stærkt. Jeg bliver saaledes staaende ved, at Rederen alene hefter med Skibsformuen.

Angaaende Størrelsen af det Beløb, Johnsen som Indehaver

af Skibsformuen har at tilsvare Melsom & Holth, har der ogsaa ved Høiesteret været nogen Tvist mellem Parterne. Melsom & Holth vil have Beløbet sat til Kroner 2203,30, idet de vil have medtaget de Kroner 727,20, der er udbetalt Skipper og Mandskab i Hyre samt Kost og Maanedspenge. Jeg slutter mig ogsaa i dette Punkt til Sjøretten. Spørgsmaalet kan jeg erkjende er noget tvivlsomt, men de nærmere faktiske Forhold er her for Høiesteret ikke saaledes udredede, at jeg drister mig til at fravige Sjørettens Mening.

For Høiesteret har Johnsen erklæret sig enig i, at hans Ansvar, hvis saadant først findes at være tilstede, mindst maa gaa op til Kroner 1476,10.

Hvad Procesomkostningerne angaar, finder jeg det under de Tvivl, som denne Sag unegtelig frembyder, at være det retteste, at de ophæves saavel for Sjøretten som for Høiesteret.

Det bliver efter dette min

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande, dog saaledes, at Processens Omkostninger for denne Ret ophæves.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves ligeledes.

Assessor *Thoresen:* Jeg maa erklære mig enig med Førstvoterende og Sjøretten deri, at Skibet efter Sagens Oplysninger allerede ved Afgangen fra Borgå den 24 August 1900 maa antages at have været usjødygtigt. Den dersteds foretagne Reparation har langtfra været fuldstændig. Den var alene provisorisk og midlertidig. Skibets Tilstand paa den Tid maa ansees yderligere oplyst ved de i Kristiania og Milwaukee efter Sjøretsdommens Afsigelse afgivne Vidneforklaringer.

Jeg kan imidlertid ikke være enig deri, at Rederiet med Hensyn til de paapegede Mangler ved Skibet skal være personlig ansvarsfrit eller alene ansvarligt forsaavidt angaar Skibsformuen. Det maa her haves for Øie, at Skibet ifølge Certepartiet af 12 Juli 1900 af Rederiet er garanteret som værende „tæt, hægt og stærkt og *i enhver Henseende skikket for Reisen*", med andre Ord i fuldt sjødygtig Stand. Det maa ansees fuldt paa det Rene, at Skibet paa flere Reiser, før det kom til Borgå, havde vist sig at være endog i betydelig Grad læk, og at Rederiet hermed har været vel bekjendt, før Certepartiet afsluttedes. Det var efter dette Rederiets ubetingede Pligt at sørge for, at ialfald denne Mangel blev fuldstændig afhjulpet før Skibets Afgang fra Borgå, med

andre Ord, at Skibet da var i fuldt sjødygtig Stand, og herfor at skaffe sig Sikkerhed. Dette har Rederiet undladt. Det har ikke forvisset sig om, at Skibet da var i sjødygtig Stand, hvad der burde være legitimeret ved lovlig afholdt Besigtelsesforretning. At Skibets Mangler da ikke havde kunnet opdages, er der ingen Grund til at antage. Denne Pligtforsømmelse fra Rederiets Side formenes efter Sjøfartslovens § 7, 1ste Passus, at maatte medføre personligt Ansvar. Rederiet kan ikke i heromhandlede Henseende undgaa Ansvaret ved at henvise til Veritasbesigtelsen af 13 Februar og 23 Marts 1900. For det første omhandler denne Skibets Tilstand ca. et halvt Aar før Certepartiets Afslutning. Derhos formenes Besigtelsens eget Indhold vel skikket til at vække Tvivl hos Rederiet med Hensyn til Skibets Sjødygtighed paa et senere Tidspunkt. Det heder nemlig bl. a. i Besigtelsen: „Nedgaaet i Bæreevne paa Grund af almindelig Forringelse. Skibet har tabt sin oprindelige Form og har 1/2" Stræk i Kjølsvinslasken". Videre: „Inden dette Aars Udgang maa Bundeftersyn ved Veritas finde Sted". Hermed har Hovedappellanten været ubekjendt. Denne saa alene af Certepartiet, at Skibet havde Klasse B 1. Skibets Utæthed havde som anført vist sig paa flere Reiser efter Veritasbesigtelsen, og Rederen, der som anført — havde Kjendskab hertil, havde da saa meget mindre Grund til at slaa sig tiltaals med denne, da han afsluttede Certepartiet, hvori — som anført — Skibets Tæthed udtrykkelig garanteres. Den i Kjøbenhavn stedfundne Kondemnation af Skibet er, efter hvad der oplystes under Besigtelsen, foranlediget ved saadanne Mangler ved dette, der ikke kan antages at hidrøre, ialfald ikke alene fra manglende Pligtopfyldelse fra Skibsførerens Side under Skibets Ophold i Borgå eller paa Reise fra Borgå til Kjøbenhavn. Under saadanne Omstændigheder kan Rederiets Ansvar her ikke begrændses til Skibsformuen, der ikke paa meget nær dækker Hovedappellantens Tab.

Med Hensyn til Størrelsen af dette Ansvar, da formener jeg, at Hovedappellanten maa have Krav paa fuld Erstatning for det Tab. der skyldes Skibets Usjødygtighed, hvorfor Indstævnte bærer Ansvaret.

Jeg vil saaledes votere for Tilfølgetagelse af Hovedappellantens Paastand, dog saaledes, at Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Da jeg efter den stedfundne Konference ved, at jeg befinder mig i Minoritet med min Anskuelse, finder jeg det ufornødent at formulere nogen Konklusion.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Jeg er, om end under adskillig Tvivl, kommen til det Resultat, at Hovedappellanten bør helt frifindes for Kontrappellantens Tiltale. Jeg kan nemlig ikke finde det tilstrækkeligt godtgjort, at der enten af Rederiet eller af Føreren af „Thor Hovland" er under de foreliggende Omstændigheder skeet noget Brud paa de Forpligtelser, som Certepartiet paalagde Skibet ligeoverfor Befragter og Ladningseier. Hvad af Sjøretten er anført til Begrundelse af, at Skibet ved Afgangen fra Borgå maatte ansees usjødygtigt, maa jeg vistnok tillægge betydelig Vægt, men jeg finder det ikke afgjørende. Sjøretten har bygget sin Opfatning i dette Punkt paa Skibets Tilstand ved Ankomsten til Kjøbenhavn, saaledes som denne er beskrevet i Besigtelsesforretningen af 25 September 1900, i Forbindelse med, at Sjøretten har antaget, at Fartøiets daværende Tilstand ikke kunde skyldes Begivenheder paa Reisen fra Borgå til Kjøbenhavn. Nu er det ganske vist saa, at efter Udtalelserne under nævnte Forretning har Skibet da været i en ussel Forfatning, men jeg kan ikke frigjøre mig for den Opfatning, at der i Beskrivelsen af samme maa foreligge nogen Overdrivelse fra Besigtelsesmændenes Side. I saa Henseende skal jeg først fæste Opmærksomheden ved, at det maa ansees oplyst, at Skibets Rumlast ikke havde taget nogen Skade paa Reisen fra Borgå, uagtet Skibet paa denne Reise havde adskillig haardt Veir med høi Sjø og meget Overvand, og dernæst ved, at Besigtelsesmændene, idet de kondemnerede Skibet som ikke værd Istandsættelse, værdsatte det til Kroner 1500, medens det ved Auktion blev solgt for Netto Kroner 2600, hvilket neppe er nogen paafaldende lav Salgsværdi for et næsten 50 Aar gammelt, alene 221 Tons bruttodrægtigt. Brigfartøi i havareret Tilstand. I denne Forbindelse skal jeg ogsaa erindre om, at den Mand, der kjøbte Skibet ved Auktion i Kjøbenhavn, virkelig fandt det værdt at reparere samme og har erklæret, at Skibet efter at være repareret var blevet et godt gammelt Skib, der endnu kunde gaa i flere Aar ligesom det var bleven assureret. Med disse Data finder jeg det uforenligt, at Skibet skulde være saa kassabelt som af Besigtelsesmændene antaget. Naar der videre spørges om, hvorvidt man fra Skibets Tilstand ved dets Ankomst til Kjøbenhavn kan med Sikkerhed slutte tilbage til dets Tilstand ved Afgangen fra Borgå, maa det mærkes, at efter de ved Skibets Journal og under Sjøforklaringen af 15 September 1900 tilveiebragte Bevisligheder arbeidede Skibet paa denne Reise haardt, idet det gjentagne Gange havde Stygveir,

hvorunder det bl. a. fik adskillig Slagside, og at den Læk, som man særlig har opholdt sig ved som karakteriserende Skibets Usjødygtighed, paa denne Reise ikke synes at have været af nogen Betydning førend Skibet var bleven udsat for stærkt Veir.

I denne Forbindelse maa jeg nævne et Forhold, som efter min Mening er af særlig Vægt ved Bedømmelsen af, om noget er at tilregne Reder eller Skipper til Ansvar for Skibets angivelige Usjødygtighed ved Afgangen fra Borgå, nemlig den der foretagne Reparation og de Omstændigheder, hvorunder denne Reparation fandt Sted. I Borgå blev Skibet besigtiget, hvorefter Afladeren negtede at levere Lasten, førend der var foretaget Reparation af Stævnen, hvor nemlig den Læk var, som i længere Tid havde heftet ved Skibet. Denne Reparation blev efter Afladerens Anordning foretaget under Tilsyn af Stedets Havnekaptein, og denne har senere bevidnet, at Skipperen udførte den anordnede Reparation til Havnekapteinens fulde Tilfredshed, og at denne derefter ansaa Skibet for at være i fuldt sjødygtig Stand, rede til at indtage sin Ladning og tiltræde den paatænkte Reise. Hovedappellanten har ogsaa i en Skrivelse til sin Kommissionær i London af 30 Oktober 1900 udtalt: „Mellem os sagt kan vi nævne, at Afskiberen af Ladningen pr. „Thor Hovland“ fik skriftligt Bevis for Sjødygtighed ved Borgå“. Og i Skrivelse til den samme af 21 November næstefter oversender han „det omtalte Certifikat for „Thor Hovland“s Sjødygtighed“. Jeg vil ikke bestride Rigtigheden af den Sjørettens Formening, at der i det saaledes passerede ikke kan søges nogen udtrykkelig for Befragteren bindende Godkjendelse af Skibet, saaledes at Befragteren skulde være hindret fra senere at reise Krav paa Erstatning, om det bevistes, at Skibet led af Feil, der maatte betegne det som usjødygtigt; men jeg mener, at det her omhandlede Forhold i Forbindelse med, hvad iøvrigt foreligger, er stærkt skikket til at vække Tvivl om, hvorvidt Skibet ved Afgangen fra Borgå virkelig var usjødygtigt. Naar saa erindres, at Skibet var klassificeret i Veritas saa sent som i Marts 1900, at den Mand, der førte Skibet fra 1895 til April 1900, siger ikke at have næret Tvivl om Skibets Sjødygtighed og heller ikke at have hørt saadan Tvivl udtale af Mandskabet, at den Skibsbygmester, der saa sent som Vaaren 1900 reparerede Skibet, heller ikke ansaa dette for usjødygtigt, at Skibet i de paafølgende Maaneder to Gange førte Trælastladninger over Nordsjøen, uden at vedkommende Ladningseier havde noget at beklage sig over, og at der ikke vides at være senere før Afgangen fra Borgå tilstødt

Skibet noget Uheld, der skulde kunne antages at have bragt det i en ringere Tilstand end tidligere, samt at Anløbet af Kjøbenhavn nærmest synes at være skeet for Provianteringens Skyld, ikke af Hensyn til Skibets Tilstand, og naar saa videre tages Hensyn til. at Skibets lave Klasse var angivet i Certepartiet, og at dette var oprettet gjennem Mægler i Drammen, hvor Skibet maa forudsættes at have været vel kjendt, samt at den betingede Fragt er angivet at have været overordentlig lav, kan jeg ikke anse det tilstrækkelig godtgjort, at Befragteren har faaet et daarligere Skib, end han maatte forudsætte eller være forberedt paa, eller at Skibet maatte ansees at være udygtigt til at udføre den omkontraherede Reise, og dette er for mig tilstrækkelig Grund til at frifinde Kontraappellanten for Ansvar. Jeg skal tilføie, at dette Ansvar synes af Befragteren at være særlig bygget paa, at Skibet havde en enkelt større Læk, der formenes ikke at være tilbørlig repareret. medens Sjøretten, der forsaavidt har forkastet Hovedappellantens Paastand, har søgt Ansvaret i Undladelse af almindeligt Eftersyn og Vedligehold af Skibet. For saadan Undladelse er efter min Mening intet Bevis tilveiebragt, og jeg skal i den Henseende særlig bemærke, at de efter Sjøretsdommens Afsigelse afhørte Vidner intet derom har forklaret, men alene har opholdt sig ved den omhandlede Lækage.

Efter min Opfatning af Sagens Hovedspørgsmaal er det for mig ufornødent at komme ind paa de forskjellige subsidiære Spørgsmaal.

Idet jeg er enig i, at Sagsomkostningerne ophæves for begge Retter undlader jeg af samme Grund som Andenvoterende at forme nogen Konklusion.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell:* Jeg har fundet de Betragtninger, der er gjort gjældende af Hr. Assessor Vogt. meget vægtige, men jeg drister mig ikke til med Hensyn Skibets Sjødygtighed at votere for en anden Afgjørelse end den, der er truffet af Sjøretten. Jeg kan i saa Henseende i det Væsentlige henvise til Førstvoterendes Udtalelser. Ligesom Førstvoterende maa jeg lægge afgjørende Betydning i, at den sagkyndige Sjøret udtrykkelig har udtalt, at „der paa den under Sagen omhandlede Reise vistnok var tildels Stygveir, men dog ikke mere, end man paa enhver Reise maatte være forberedt paa, og som følgelig ethvert Skib maatte være istand til at klare, naar det var i sjødygtig Stand“. Samtidig hermed har Sjøretten videre udtalt, at efter de Erfaringer, Skibsføreren havde gjort om Skibets Tilstand paa fore-

gaaende Reiser, var der en „stærk Opfordring for Skibsføreren til i Borgå at undersøge Skibets Forfatning og forvisse sig om dets Sjødygtighed". Med disse Sjørettens Udtalelser som Baggrund kan jeg ikke fri mig for det Indtryk, at naar Skipperen først havde Mistanke til sit Skibs Tilstand, maatte han, om han havde vist tilstrækkelig Omhu, kunnet opdage allerede i Borgå, at Skibet ikke var i den Stand, at det med Tryghed kunde foretage den paatænkte Reise. At derfor Befragteren tilkommer Erstatning for det indtrufne, antager jeg.

Spørgsmaalet er da, om denne Erstatningsfordring kan gjøres gjældende mod Rederen personlig, eller om Befragteren alene har Anledning til at holde sig til Skibsformuen.

I den Henseende er jeg enig med Førstvoterende og Sjøretten. Jeg mener, at efter den i Februar og Marts 1900 foretagne Veritasbesigtelse, vidste Rederen vistnok, at hans Skib ikke fortjente den bedste Klasse, men han maatte, hvis ikke særegne Omstændigheder kom til, være berettiget til at gaa ud fra — saaledes som Sjøretten ogsaa har udtalt — at i de Farvande og til den Slags Ladninger, som Veritasbesigtelsen forudsætter, var Skibet godt nok. Naar det fra Hovedappellantens Side er gjort gjældende, at Rederen skulde have gjort saadanne personlige Erfaringer eller faaet fra Skipperen saadan Besked, at han maatte vide, at Veritasbesigtelsen ikke var at stole paa, kan jeg med Førstvoterende og Sjøretten heri ikke være enig.

Det næste Spørgsmaal i Sagen er da, om de af Førstvoterende omhandlede Kr. 727,20 ved Beregningen af Sjøpanterettens Værdi skal regnes med til Fordel for Hovedappellanten eller ei. I Modsætning til Førstvoterende antager jeg, at Rederiet ikke er berettiget til at afdrage disse Kr. 727,20. Jeg mener, der er fuld Føie til at opfatte Sjøfartsloven derhen, at Redernes personlige Ansvar for Mandskabets Fordring efter Hyre- og Tjenestekontrakter er tænkt som det principale og regelmæssige, og at Sjøpanteretten er givet Mandskabet til yderligere Sikkerhed for dette Rederiets personlige Ansvar. I nærværende Tilfælde har Rederiet — saaledes som jeg forstaar Sagens Oplysninger — udbetalt Mandskabet og Skipperen Hyre og Kostpenge, men da mener jeg, at Rederiet, der personlig har Ansvar for disse Poster, ikke i sin Favør kan fordre Beløbet taget Hensyn til. § 274 i Sjøfartsloven forekommer mig naturligst er at fortolke til Fordel for den af mig hævdede Opfatning. Nævnte Lovbestemmelse omhandler ikke det her i Sagen paagjældende Tilfælde, men jeg

finder overveiende Grund til at forstaa den Tanke, der ligger til Grund for § 274, 2det Punktum, saaledes at Rederen ikke til Dækning af Fordring, hvorfor han personlig hefter, kan kræve Prioritet foran nogen, der har Sjøpanteret i Fartøiet.

Min Konklusion bliver efter dette overensstemmende med Førstvoterendes Resultat, kun at det Beløb, som Indstævnte har at betale, bliver Kr. 2 203,30 istedetfor Sjøretsdommens Beløb Kr. 1476,10.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Hr. Assessor Vogt.

Extraordinær Assessor, Skifteforvalter *Hoff:* Jeg slutter mig til Førstvoterendes Votum med den for samme anførte Begrundelse. Jeg vil dog tilføie, at jeg har været i adskillig Tvivl, om ikke den af Hr. Assessor Thoresen hævdede Mening med Hensyn til Udstrækningen af Kontraappellantens Ansvar er den rette.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Certeparti af 12 Juli 1900 bortfragtede L. Johnsen, Drammen, som Eier af Brig „Thor Hovland", Kaptein H. Danielsen, Klasse B. 1 i norsk Veritas, 208 Reg. Tons det nævnte Skib til Melsom & Holth i Kristiania fra Borgå til Antwerpen at føre en Ladning Stav, som Melsom & Holth havde kjøbt af August Eklöf, Borgå, og solgt til L. Volkaerts i Antwerpen. I Certepartiet findes den sedvanlige Klausul om, at Skibet skal være „tæt, hægt og stærkt og i enhver Henseende skikket for Reisen".

Ved Certepartiets Oprettelse laa Skibet under Udlosning i England. Det ankom til Borgå (Finland) den 4 August 1900 og afgik efter endt Indlastning den 24 s. M. Skibets Fører havde af Melsom & Holth faaet udbetalt et Fragtforskud af Frcs. 2 000,oo. Skibet led imidlertid Havari under Reisen og maatte søge Nødhavn i Kjøbenhavn. Paa Foranledning af Kapteinen opnævnte den norske og svenske Generalkonsul to Besigtigelsesmænd for at besigtige Skibet og udtale sig om, hvorvidt Reisen kunde fortsættes, da Mandskabet nægtede at fortsætte med Skibet Mændene besigtigede Skibet den 11 September og fandt, dels ved Peiling af Pumperne med Mellemrum og dels ved at lade pumpe, at Lækagen var saa betydelig, at saafremt Møllepumpen skulde blive utjenstdygtig, vilde det være umuligt for Mandskaberne at holde Lens med Haandpumperne. Ved Undersøgelse udenbords fandtes forskjellige Lækager.

navnlig under Røstjernene. Mændene tilraadede derfor, at Skibet gik ind i Havnen for at oplosse Ladningen og eventuelt reparere. Efter at saadan Oplosning havde fundet Sted, fortsattes Besigtigelsen den 25 September. Mændene afgav herunder følgende Udtalelse:

„Vi undersøgte Skibet indvendig og fandt begge Skibets Ender med Indtømmer og Forbindinger saa daarlige, at det maa ansees for en Umulighed at reparere det paa anden Maade end ved en total Ombygning. Skibet er betydelig kjølsprængt og dets Rigning i en høist elendig Tilstand paa Grund af Ælde.

Da Skibet, som er 47 Aar gammelt, er i en saa ussel Forfatning, at dets Reparation langt vil overstige dets Værdi i repareret Stand, skjønne vi, at det ikke er Reparationen værd og derfor kondemneret.

Skibets Værdi i den Stand, hvori det her indkom, ansætter vi til Kr. 1 500,oo".

Ved Auktionen den 16 Oktober 1900 blev derefter Skibet med Tilbehør solgt for Kr. 2 600,oo + Auktionsomkostninger Kr. 60,oo.

Den 12 November anmodede Kapteinens Kommissionær Kjøbenhavns Sø- og Handelsret om at opnævne to Besigtigelsesmænd til at besigtige den oplossede Ladning og skjønne over, hvad der i alle Parters Interesse burde foretages med samme. De opnævnte Mænd besigtigede Ladningen den 14 s. M. og afgav i en Erklæring, dateret 15 s. M. følgende Udtalelse:

„Da Skibet „Thor Hovland" er kondemneret, og det vistnok vil blive meget vanskeligt for Tiden at skaffe et andet passende Skib til Ladningen — og tilmed Kjøberen af Ladningen efter de os meddelte Oplysninger refuserer modtage samme — skjønne vi, naar Hensyn tages til den fremrykkede Aarstid og til de i Forhold til Ladningens Værdi paaløbende Omkostninger, at det vil være i alle Parters Interesse, at Ladningen hurtigst muligt søges realiseret ved offentlig Auktion".

Saadan Auktion afholdtes den 21 November 1900 med det Resultat, at Ladningen udbragtes til et Beløb af 5 000 Kroner foruden Auktionsomkostninger Kr. 300,oo.

Efter Dispache opgjort i Kjøbenhavn 19 Januar 1901 modtog Melsom & Holth, der havde maattet holde Kjøberen skadesløs, for Ladningen et Beløb af Kr. 2 769,49. Firmaet havde assureret Ladningen hos Binning & Co., Liverpool, for £ 550.0.0 og Fragtforskuddet for £ 80.0.0., men de med Assurandøren førte langvarige Forhandlinger endte med, at Assurandøren bestred sin Erstatningspligt under Anførsel af, at Skibet var usjødygtigt ved Afreisen fra Borgå. Firmaet har derfor ved Sjøretsstævning af 4 Januar 1902 anlagt nærværende Sjøretssag mod Skibets Eier L. Johnsen, der paastaaes at have gjort sig skyldig i Certepartibrud og Forsømmelse ved at præstere usjødygtigt Skib. Forligsmægling er af Retten forgjæves anstillet. Citantskabet har derefter nedlagt saadan Paastand:

principalt: At Indstævnte L. Johnsen tilpligtes til Melsom & Holth at betale £ 630.0.0. enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs med Fradrag af Kr. 2 769,49, —

subsidiært: At Indstævnte L. Johnsen tilpligtes til Melsom & Holth at betale Erstatning for det disse i heromhandlede Anledning paaførte Tab, Erstatningsbeløbet at bestemmes ved uvillige Mænds Skjøn optaget paa L. Johnsens Bekostning, —

i begge Tilfælde med Tillæg af Erstatning for Melsom & Holths Udlæg i Affæren med Binning & Co. efter Regning eller efter Skjøn paa L. Johnsens Bekostning, med Renter af Beløbene og Sagsomkostninger.

Indstævte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Citantskabet har varslet Assurandørerne Binning & Co. om at møde for at varetage sit Tarv under Sagen. Dette Firma mødte ogsaa ved Sagens Anhængiggjørelse og benægtede at være erstatningspligtig, men har forøvrigt intet anført under Sagen.

Citantskabet hævder, at Skibet var usjødygtigt allerede ved Afgangen fra Borgå, og at Indstævnte maa have det fulde personlige Ansvar for Følgerne heraf. Specielt fremholder Citantskabet, at Undtagelsesbestemmelsen i Sjøfartslovens § 142 sidste Passus, hvorefter Bortfragteren er uden Ansvar, naar Skibets Mangler ikke kunde opdages trods al anvendt Omhu, her ikke kan komme til Anvendelse, dels fordi Indstævnte ved Certepartiet maa ansees at have overtaget Garanti for Sjødygtigheden, dels fordi Skibets Mangler maa antages at have været bekjendte for saavel Reder som Skibsfører eller ialfald skyldes Forsømmelse fra Rederens og Skibsførerens Side.

Indstævnte indvender først mod Søgsmaalet, at Citantskabets Tab skriver sig fra, at Assurandøren har nægtet at betale Erstatning, men at dette Tab maa legitimeres ved Søgsmaal mod Assurandøren. Videre, at Tabet synes lidt derved, at Kjøberen nægtede at modtage Ladningen, hvad der imidlertid formenes at være Skibet og Rederiet uvedkommende.

Ligeoverfor disse Indsigelser skal jeg allerede her bemærke, at de ikke kan skjønnes at vedkomme Sagen. Forholdet mellem Citantskabet og Assurandøren samt mellem Citantskabet og Kjøberen maa i enhver Henseende være betydningsløst for Skibets og Rederiets mulige Ansvar ligeoverfor Citantskabet, der ubestridt repræsenterer Ladningen og dennes Krav overfor Skib og Rederi.

Fremdeles har Indstævnte i Tilsvaret gjort gjældende den Indsigelse, at et muligt Erstatningskrav er præskriberet efter Sjøfartslovens § 283. Efter at Citantskabet som Svar herpaa havde fremlagt en Skrivelse af 9 September 1901 fra Nordisk Skibsrederforening, hvori denne paa Rederiets Vegne udtrykkelig frafaldt at gjøre Præskriptionsindsigelsen gjældende, er Indstævnte ikke kommet videre tilbage til dette Punkt. Denne Indsigelse maa derfor betragtes som frafaldt.

Indstævntes Hovedindsigelse er imidlertid den, at Skibet ikke var usjødygtigt ved Afgangen fra Borgå, eller at der paahviler Skibet og Rederiet noget Ansvar i den Anledning. Indstævnte bestrider, at Certepartiet indeholder nogen Garanti for Sjødygtighed, hvorfor hans Ansvar paastaaes bedømt efter den almindelige Bestemmelse i Sjøfartslovens § 142, og hævder, at selv om Skibet har været usjødygtigt, maa Ansvarsfrihed følge af §'ens sidste Passus. Subsidiært anføres, at Ansvaret maa være begrænset til Skibsformuen samt at det af denne Grund maa bortfalde, naar Skibet som her er kondemneret. Yderligere subsidiært anfører Indstævnte, at Ansvaret maa indskrænkes til det Tab, der virkelig har været en Følge af Skibets Usjødygtighed, og derfor exempelvis ikke kan omfatte den Del af Tabet, som er en Følge af Citantskabets uheldige merkantile Dispositioner med Hensyn til Ladningens Realisation i Kjøbenhavn, eller den Beskadigelse, som ikke staar i Forbindelse med Usjødygtigheden, saasom Værdiforringelse af Dækslasten paa Grund af Overvand, ligesom ogsaa

Citantskabets Omkostninger for at komme til en Ordning med Assurandøren betegnes som Indstævnte uvedkommende.

Citantskabet har paa sin Side imødegaaet de fra Indstævnte fremsatte Indsigelser mod Søgsmaalet.

Det er paa det Rene, at Skibet havde været læk under Reisen fra England til Borgå, samt at man under Opholdet i Borgå foretog Reparation af en Lækage i Stævnen forud. Herom skriver Afskiberen i Borgå i en Skrivelse til Citantskabets Advokat af 29 April 1903, at det hos ham er Skik at undersøge ethvert ankommende Skib, før Last leveres, for at efterse, om Lasterummene er „snygga & torra". Da „Thor Hovland" befandtes at lække, anmodedes Havnemesteren Rosqvist om at paase, at Lækken tættedes paa et Sæt, som kunde ansees tilfredsstillende med Hensyn til de tørre Varer, som Skibet skulde indtage. Efter at Havnemesteren havde rapporteret, at dette var skeet, leveredes Lasten.

Havnemester (Havnekaptein) V. Rosqvist har i Erklæringer af 25 Oktober 1900 og 19 Juli 1901 forklaret, at Spantplanken paa Forstevnen blev taget bort, samt at Stevnen da fandtes at være beskadiget, (raadden og gjennemsprukken) og at have en betydelig Læk, men at denne Læk blev tilfredsstillende repareret. I den sidste Erklæring tilføier han, at han — efter Reparationens Udførelse — ansaa Skibet for at være i fuldstændig sjødygtig Stand, rede til at indtage sin Ladning og tiltræde den paatænkte Reise.

Tømmermand K. M. Eriksen i Borgå har i Erklæring af 19 Juli 1901 bevidnet, at han reparerede Lækken i Forstevnen overensstemmende med Rosqvists Ordre og til dennes fulde Tilfredshed.

I Skrivelse af 9 August 1900 fra Kapteinen til Indstævnte heder det herom, at man fandt et stort Hul i den indre Stevn og samme raadden ca. $2^1/_2$ Fod, men at han troede Skibet ved den paabegyndte Reparation skulde blive tæt paa dette Sted.

Om Reisen fra Borgå til Kjøbenhavn meddeles nærmere Oplysninger i den for Generalkonsulatet i Kjøbenhavn den 15 September 1900 afgivne Sjøforklaring, hvorunder Kapteinen, Styrmand Chr. Paulsen samt Matroserne Alf Petersen og Christen Larsen afgav Forklaring. Det fremgaar af denne, at Vinden den 26 August sprang fra S.V til N. Kuling med tyk Luft og Regn, høi og krap Sjø, hvori Skibet tog meget Vand over Styrbord Side, saa at Dækslasten blev tung og Skibet fik betydelig Slagside. Den 27 August aftog Kulingen. Den 2 September fik de frisk Kuling af S.V. t. V. De holdt det krydsende, men Skibet arbeidede haardt i den høie Sjø og tog meget Vand over, og det trak nu mere Vand end tidligere. Den 5 og 6 September havdes Storm med høi Sjø; Skibet arbeidede haardt og Møllepumpen holdtes stadig i Gang. Seilføring: 2 Stumper og Forstagseil. Storm og stiv Kuling vedvarende til den 8 September. Pumperne holdtes nu stadig gaaende med 2 Mand paa Vagten. Den 9 September ankrede de paa Kjøbenhavns Red. Mandskabet nægtede derpaa at fortsætte Reisen paa Grund af Lækagen og Skibets Slagside.

Efter Skibets Ankomst til Kjøbenhavn afholdtes derpaa Besigtigelse med det foran nævnte Resultat, at Skibet kondemneredes.

Kapteinen tilføiede under Sjøforklaringen, at Skibet ved Afgangen fra Borgå var almindelig hægt og tæt, samt at alt var i fuldkommen god, forsvarlig og dygtig Stand til den bestemte Reise, saaledes at det Indtrufne ene og alene var en Følge af Uveiret underveis.

Kjøberen af Skibet har i en Skrivelse af 10 Marts 1901 oplyst, at Skibet var læk, men blev grundigt kalfatret og klamejet under Kjølhalingen, endvidere havde Skibet en Lækage i Forstevnen, som bestod i, at en Bolt havde kløvet Lasken indenfor Skjørnaglen, det er nu repareret og Skibet er nu saa tæt som en Potte og er nu et godt gammelt Skib for Kul- og Trælastfart, den er ogsaa blevet assureret her". — — —

Det er forøvrigt oplyst, at Skibet senere er sunket paa Reykjavik Havn (se Dok. 8), men nærmere Oplysninger herom foreligger ikke.

Med Hensyn til Skibets tidligere Forfatning bemærkes, at Skibet senest blev besigtiget af Norsk Veritas i Februar og Marts 1900 i Drammen med følgende Resultat:

Skibets Klasse	B 1.
Karakter for Rig og Inventarium	2.1.
Skibets Bæreevne og Farvandsmærke . . .	4 N.
Klassens og Bæreevnens Varighed	3 Aar.

I Besigtigelsesforretningen oplyses det forøvrigt, at Skibet er bygget i 1853, havde en Hovedreparation i 1871, blev fortømret 1873, forhudet 1889, bunddrevet Marts 97 og havde mindre Reparationer i 1898 og 1900. Drivningen erklæres forsvarlig. Det tilføies, at Skibet er „nedgaaet" i Bæreevne paa Grund af almindelig Forringelse. Skibet har tabt sin oprindelige Form og har $1/2$" Stræk i Kjølsvinlasken", — samt at Bundeftersyn ved Veritas maa finde Sted inden Aarets Udgang.

Foranlediget ved en Indberetning fra Generalkonsulatet i Kjøbenhavn til Indredepartementet lod dette gjennem Politiet anstille Efterforskning angaaende Skibets Sjødygtighed. Af de herunder fremkomne Oplysninger hidsættes:

Indstævnte forklarede, at Skibet kjøbtes for ca. 5 Aar siden (ɔ: fra Januar 1901), at det ikke var assureret, samt at han aldrig tidligere havde hørt nogen Tvil om Skibets Sjødygtighed, ei heller hørt noget om at Folk havde nægtet at gaa med Skibet.

Skibsfører Karl Hansen, der førte Skibet fra 1895 til 1900, forklarede, at det var et stærktbygget Skib af gode Materialer samt at han aldrig nærede nogen Tvil om Skibets Sjødygtighed og hørte heller ikke noget Mandskab ytre Tvil i denne Retning. De to sidste Reiser skiftede han ikke Mandskab engang. Han havde uden Betænkelighed saavel sin egen som Rederens Datter med paa Reiser. Ogsaa i hans Tid havde Skibet en Lækage i Bougen.

Skibsbygmester Andreas Kaspersen 73 Aar gammel, forklarede, at Skibet for ca. 3 Aar (ɔ: fra 1901) havde en mindre Reparation overbords og blev vistnok samtidig kjølhalet. Ved denne Reparation opdagede han, at Skibet tildels var raaddent overbords, men var derimod noget bedre under Vandlinjen. I Marts 1900 havde Skibet ogsaa en mindre Reparation, der kostede Kr. 350,oo. Han kjendte til, at Skibet havde en Lækage i Stevnen, da Rederen havde talt med ham om Reparation af samme. Han ansaa en Hovedreparation for at blive saa kostbar, at den ikke vilde lønne sig. Han ansaa ikke Skibet for usjødygtigt, men mente tvertimod at have Kjendskab til, at der findes Skibe, der gjør Reiser, som er daarligere eller ialfald ligesaa daarlige som denne.

Skibsfører Henry Danielsen, 42 Aar gammel, der kom ombord i Skibet i April 1900, forklarede, at han ikke tidligere havde havt noget Kjendskab til Skibet, men ikke kunde mærke, at det var noget iveien med det. Han gik først med Trælast til Newcastle og derfra tilbage til Drammen med

Cokes. Skibet maatte pumpes i Stygveir to Gange og i Godveir en Gang i Vagten. Derpaa gik han til Lowestoft i England med Trælast. Under denne Reise fik de lige under England svær Storm et Par Dage og da maatte Pumperne omtrent stadig benyttes. Men efter endt Udlosning kunde han ikke mærke, at Skibet „begav sig", dog havde det en Lækage i Bougen. Fra Lowestoft gik han til Borgå i Ballast. Paa denne Reise viste Skibet sig ikke videre læk, undtagen naar de seilte med 6 à 7 Mils Fart. I Borgå blev Lækagen i Bougen repareret (kfr. Rosqvists Erklæring). Alt raaddent blev taget væk og nyt lagt ind. Om Reisen fra Borgå til Kjøbenhavn forklarede han sig i det Væsentlige som under Sjøforklaringen. Han oplyste videre, at Mandskabet under Skibets Henliggen i Lowestoft ytrede, at de ikke havde videre Lyst til at gaa med Skibet over Østersøen paa Grund af Lækagen i Bougen, men da han lovede, at Skibet skulde blive efterseet og repareret i Borgå, horte han ingen Misnøie.

Matros Kristen Larsen, 31 Aar gammel (ogsaa afhørt under Sjøforklaringen i Kjøbenhavn), forklarede, at han kom ombord i Drammen 22de Juni 1900. Om Skibets Tilstand under Reisen til Lowestoft forklarede han sig som Kapteinen. Han erindrede *ikke*, at han enten selv eller nogen anden af Mandskabet under Skibets Henliggen i Lowestoft ytrede Ulyst til at følge med Skibet over Østersøen. Derimod erindrede han, at Kapteinen i Lowestoft udtalte, at Lækagen i Bougen skulde blive repareret og Skibet efterseet ved Ankomsten til Borgå. Med Hensyn til Reparationen i Bougen bekræftede han, at det Raadne blev borttaget og erstattet med Nyt og Skibet udvendig efterseet og drevet. Om Reisen fra Borgå til Kjøbenhavn forklarede han sig overensstemmende med Sjøforklaringen. De første Dage var det godt Veir og da holdt Skibet sig „tæt som almindeligt", men under den derpaa følgende Kuling og Storm blev Skibet mere og mere læk.

Styrmand Kristian Poulsen Jahrsengen, 50 Aar gammel (ligeledes afhørt under Sjøforklaringen i Kjøbenhavn), kom ombord i Skibet i Drammen den 12 Juni 1900. Skibet var læk hele Reisen til Lowestoft. Her talte Mandskabet om, at de ikke havde Lyst til at være med Skibet, da der maatte pumpes saa meget. Alle blev dog med til Borgå. Paa Reisen hertil var Skibet fremdeles læk. Naar der var Vind, klarede Møllepumpen det; ellers maatte der stadig pumpes. I Borgå talte en af Mandskabet om, at han vilde afmønstres, men han blev staaende. Under Reisen fra Borgå blev Lækagen større.

Kristian Martinsen Jahrsengen, 29 Aar gammel (Matros?) og Johan Alfred Andersen, 22 Aar gammel, Jungmand, kom begge ombord i Drammen i Juni Maaned. De forklarede sig om Skibets Lækage væsentlig overensstemmende med de foreliggende Oplysninger og tilføier begge, at de ikke hørte nogen Tale fra Mandskabets Side om, at de ikke vilde blive staaende ombord, før efter Skibets Ankomst til Kjøbenhavn. Specielt forklarede Johan Alfred Andersen, at Mandskabet under Reisen til Lowestoft maatte pumpe af og til hele Tiden.

Endelig foreligger der Erklæringer fra Grønvold Brug, der i April Maaned 1900 afskibede med Skibet en Ladning Trælast, bestaaende hovedsagelig af Planker med endel Spirer og Splitved bestemt til Tyne, samt fra Jens Gram, der i Juni Maaned 1900 afskibede 35 Std. høvlet Last og 86 Std. Stav til Lowestoft, hvorefter der ingen Bemærkning er fremkommet fra

Ladningsmodtagerne, saaledes at begge disse Ladninger maa antages at være kommet frem i god Stand (Dok. 4 & 5 ad 5).

Indstævnte har nu fremholdt, at Afladeren i Borgå ved at foranledige Skibet besigtiget og repareret i den Udstrækning, som Afladerens Tilsynsmand ansaa nødvendig, udtrykkelig har godtaget Skibet og herunder maa ansees som Citantskabets Repræsentant, saaledes at ogsaa Citantskabet skulde have godtaget Skibet som kontraktsmæssigt.

Paa den anden Side fremdrager Citantskabet en Erklæring, som Kaptein Danielsen efter Afladerens Begjæring underskrev i Borgå den 21 August 1900, og som indeholder Erkjendelse om, *at* Skibet havde været læk før Ankomsten, *at* det efter den foretagne Reparation fremdeles lækkede, om end i ubetydelig Grad, *samt at* den leverede Stavladning havde været tør og vakker Udskibningsvare. Citantskabet finder i denne Erklæring en Erkjendelse fra Kapteinens Side om Skibets Usjødygtighed.

Jeg antager ikke, at nogen af disse Paastande kan gives Medhold. Det er ikke paavist, at det var Afladerens Mening ved at foranledige Reparationen at optræde paa Befragterens (Citanternes) Vegne, og ialfald kan det ikke antages, at Afladeren har havt nogen Bemyndigelse til at forbinde Befragteren. Afladerens Optræden har derhos aabenbart, hvad der da ogsaa fremgaar af hans ovennævnte Skrivelse til Citantskabets Advokat af 29 April 1903 samt af Kapteinens Erklæring af 21 August 1900, ikke været at kontrollere Skibets Sjødygtighed, men alene at sikre sig selv mod mulige Reklamationer angaaende Ladningens Beskaffenhed.

Heller ikke Kapteinen kan paa sin Side antages at have lagt et videre Indhold i Erklæringen af 21 August 1900. Og i en Skrivelse af 4 August 1903 har da Kapteinen selv ogsaa udtrykkelig fremholdt, at nævnte Lækage, der efter hans Mening *ikke* skrev sig fra den reparerede Læk i Bougen, ikke var af nogen Betydning hverken for Skibets Sjødygtighed eller for Ladningen.

Det kan i denne Forbindelse fremholdes, at der ikke foreligger nogen Oplysning om, at Ladningen i Rummet er bleven beskadiget under Reisen til Kjøbenhavn. Nogen væsentlig Beskadigelse paa samme synes efter dette ikke at have foreligget.

Spørgsmaalet er derfor alene, om Indstævnte paa Grund af den paastaaede Usjødygtighed er ansvarlig for det Tab, der er en Følge af den ved Skibets Kondemnation skabte *Situation*.

Jeg kan forsaavidt ikke give Citantskabet Medhold i, at der ligger en speciel Garanti for Skibets Sjødygtighed i den af Citantskabet fremhævede Certepartiklausul om, at Skibet er „hægt, tæt og stærkt og i enhver Henseende skikket for Reisen“. Denne Passus refererer sig formentlig alene til Rederiets ved Lovgivningen fastslaaede Ansvar for Skibets Sjødygtighed, og Ansvaret maa derfor ogsaa blive at begrændse overensstemmende hermed.

Spørgsmaalet om Skibets Sjødygtighed synes i flere Henseender at være Gjenstand for Tvivl. At Skibet i det hele ikke har været i nogen særdeles god Forfatning, maa vistnok ansees fuldt paa det Rene, men paa den anden Side maa det erindres, at Skibet i Certepartiet udtrykkelig var angivet som havende Klasse B 1 i norsk Veritas. Dette er altsaa Citantskabet bekjendt med og opmærksom paa paa Forhaand. At Skibet kun havde Karakteren 4 N for Bæreevnen, staar vistnok ikke i Certepartiet, men det er

klart, at Befragteren havde Anledning til at skaffe sig Underretning herom. Om Ansvar for Indstævnte kan der følgelig alene blive Tale, hvis Skibet maa antages at have været i en endnu daarligere Forfatning end Klasseansættelsen angiver, og det i den Grad, at det ikke var i tilstrækkelig sjødygtig Stand til at foretage den Reise, hvortil det var befragtet.

At Skibet ved Ankomsten til Kjøbenhavn ikke var i sjødygtig Stand, har Besigtigelsesmændene i Kjøbenhavn — som det af deres Uttalelser fremgaar — været fuldt paa det Rene med. Indstævnte har under Processen ikke villet erkjende Rigtigheten af Besigtigelsesmændenes Udtalelse der paastaaes at lide af Overdrivelse. Hvorvidt dette er Tilfælde foreligger der for Retten intet nærmere Materiale til at bedømme. Det er imidlertid ikke oplyst noget om, at Skibets Kaptein (eller Rederi), dengang Kondemnationen fandt Sted gjorde nogen Indsigelse mod samme eller i det hele taget fandt sig beføiet til at protestere mod Besigtigelsesmændenes Udtalelser eller det Resultat, hvortil de kom. Efter dette maa Besigtigelsesforretningen og Kondemnationen blive at godtage.

Jeg gaar saaledes ud fra, at Skibet var usjødygtigt i Kjøbenhavn. Efter de foreliggende Oplysninger om Reisen fra Borgå til Kjøbenhavn, synes Usjødygtigheden ikke at kunne skyldes Begivenhederne under Reisen. Der indtraf under Reisen intet extraordinært. Vistnok var der endel Stygveir, men dog ikke mere, end man paa enhver Reise maa være forberedt paa, og som følgelig ethvert Skib maa være istand til at klare, naar det er i sjødygtig Stand. Konsekvensen maa derfor blive den, at Skibet allerede ved Afgangen fra Borgå var usjødygtig, eller med andre Ord, at Usjødygtigheden skyldes Aarsager, som allerede dengang var tilstede.

Spørgsmaalet blev derfor, om Usjødygtigheten in casu er at tilregne Skibet og Rederiet eller om Undtagelsesbestemmelsen i Sjøfartslovens § 142 sidste Passus kan paaberaabes. Det er netop her, at Tvivlen efter min Opfatning stærkest kan gjøre sig gjældende, særlig fordi Skibet var bleven veritasbesigtiget saa sent som i Februar og Marts 1900 og da godtaget af norsk Veritas.

En Veritasbesigtigelse er vistnok ikke i sig selv afgjørende (kfr. Platou Sjøret Side 236, men den er dog et meget stærkt Bevismiddel, særlig naar, som her, Usjødygtighedserklæringen og Kondemnationen er baseret paa Skibets daarlige Forfatning *idetheletaget*.

Det vilde formentlig være en for det praktiske Forretningsliv ganske uholdbar Opfatning, om man skulde kunne forlange en større Sagkyndighed hos ethvert Rederi end hos det præsumtivt sagkyndige norske Veritas. Jeg antager derfor, at et Rederi i Almindelighed maa kunne anse sig betrygget, naar Skibet er besigtiget og godtaget af Veritas, medmindre det maa antages, at Veritasbesigtigelsen er bygget paa urigtige faktiske Forudsætninger eller der foreligger særlige Omstændigheder, som har været ubekjendt for Veritas, og som kunde og burde have vakt Opmærksomhed hos Skibets Vedkommende.

I sidstnævnte Henseende maa man først fremhæve den ovenfor nævnte Lækage i Baugen. Det fremgaar at Rederiet paa Forhaand har havt Kjendskab til denne (kfr. den tidligere Skibsfører Karl Hansen og Skibsbygmester Andreas Kaspersens Forklaringer). Hvorvidt Veritas' Besigtigelsesmand har havt Kjendskap til Lækagen er uoplyst. Jeg har været i endel Tvivl om den i Borgå foretagne Reparation af Stevnen har været fuldt forsvarlig. Der

foreligger imidlertid ikke nærmere detaljerede Oplysninger om, i hvilken Udstrækning Reparationen fandt Sted og efter de foreliggende Erklæringer fra Havnekaptein Rosqvist og Tømmermester Eriksen maa jeg da gaa ud fra, at denne Lækage er tilfredsstillende udbedret i Borgå. Lækagen nævnes heller ikke under Kondemnationen i Kjøbenhavn. At Reparationen i Borgå kun var midlertidig, kan herimod ikke komme i Betragtning, naar den dog var udført paa en saavidt tilfredsstillende Maade, at Skibet ikke af denne Grund blev usjødygtig til at fuldføre den forestaaende Reise. Noget modsat kan heller ikke udledes deraf, at Auktionskjøberen sees at have foretaget en videregaaende Udbedring af Baugen, — selv forudsat at dette angaar den samme Skade. Under enhver Omstændighed er saaledes her ikke det fornødne Aarsagsforhold tilstede.

Aarsagen til at Skibets Lækage tiltog i den Grad, at Besigtigelsesforretningen i Kjøbenhavn fandt en gjennemgaaende Reparation nødvendig for Reisens Fortsættelse og som en videre Følge heraf kondemnerede Skibet, synes derimod efter Besigtigelsesforretningen, sammenholdt med Auktionskjøberens Erklæring nærmest at maatte søges deri, at det har skortet formeget paa det almindelige Eftersyn og Vedligehold af Skibet. I denne Henseende synes imidlertid, efter det ovenfor anførte, *Rederen* at maatte kunne paaberaabe sig den nys afholdte Veritasbesigtigelse, idet der ikke er oplyst noget, som trods denne skulde have foranlediget Rederen til at tvivle om Skibets Sjødygtighed. Rederen maa da for sit Vedkommende siges at have udvist al den Omhu, som man i det praktiske Forretningsliv kan forlange af ham. Derimod kan jeg, om end under Tvivl, ikke komme til andet Resultat, end at *Skibsføreren* efter de Erfaringer om Skibets Tilstand, som han gjorde under de tidligere Reiser, burde have underkastet Skibet et nøiere Eftersyn. De foreliggende Ophysninger er vistnok temmelig sparsomme, hvad der vel tildels kan have sin Aarsag deri, at Skibsjournalen trods Provokation fra Citantskabets Side ikke er skaffet tilstede. Indstevnte har til denne Provokation alene svaret, at han aldrig har seet Journalen, da den stadig har været ombord i Skibet, men det paaligger selvfølgelig Skibets Vedkommende at tage vare paa Journalen (Sjøfartslovens § 39). Det er dog paa det Rene, at der ogsaa under de tidligere Reiser maatte pumpes adskilligt. Efter Skibsførerens egen Forklaring maatte der under Reisen frem og tilbage til Newcastle pumpes i Stygveir 2 Gange og i Godveir 1 Gang i Vagten; under Reisen til Lowestoft maatte „Pumperne", altsaa formentlig ikke blot Vindmøllepumpen, men ogsaa Haandpumpene, stadig benyttes under Stormen ved Englands Kyst, og under Reisen fra Lowestoft til Borgå sees Skibet at have lækket, naar man seilte med 6 à 7 Mils Fart, uagtet Skibet da gik i Ballast (kfr. hermed de øvrige Forklaringer, specielt fra Kristian Paulsen Jahrsengen og Johan Alfred Andersen). Derhos har Skibsføreren været bekjendt med at der i større eller mindre Udstrækning havde været Tale mellem Mandskabet om at nægte at følge Skibet videre af Hensyn til Lækagen. Disse Omstændigheder tilsammenlagte maatte indeholde en stærk Opfordring for Skibsføreren til i fornødent Omfang at undersøge Skibets Forfatning og forvisse sig om dets Sjødygtighed. Det sees ogsaa, at Skibet i Borgå blev efterseet endel med Drivning, men nærmere Oplysninger om Udstrækningen af dette Eftersyn mangler totalt. At Eftersynet ikke var tilstrækkeligt, følger imidlertid deraf, at Skibet efter det ovenfor anførte ikke kan antages at have

været i sjødygtig Stand ved Afgangen fra Borgå, og det synes ikke at kunne betvivles, at Skibsføreren ved Anvendelse af den Omhu, som han i sin Stilling pligter at vise, maatte kunne være kommen paa det Rene med Skibets virkelige Forfatning.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Ansvar for Skibet er begrundet ved Skibsførerens Forhold. Da imidlertid Rederen personlig ikke har nogen Andel heri, maa formentlig Ansvaret være begrændset til *Skibsformuen.* Med Hensyn til dennes Størrelse har Citantskabet fremholdt, at Rederiet efter Dispachen erholdt et Beløb af Kr. 2 203,80. Hertil har Indstævnte indvendt, at der i Beløbet maa fragaa det i Dispachen nævnte Beløb Kr. 727,80, som Rederiet paa Forhaand havde udlagt. Da Citantskabet ikke kan sees at have gjort nogen begrundet Indsigelse mod Berettigelsen af dette Fradrag, maa samme blive at godtage og den beholdne Skibsformue maa derfor ansættes til Restbeløbet Kr. 1 476,10.

Angaaende Omfanget af Citantskabets Erstatningskrav skal jeg efter dette alene bemærke, at man ikke uden videre kan lægge Forsikringssummene til Grund, da Indstævnte eller Skibet ikke kan sidestilles med Citantskabets Assurandør. Erstatningskravet maatte derfor begrændses til at gjælde det Tab, som er en Følge af Skibets Usjødygtighed og deri begrundede Kondemnation, men da der under Sagen ikke foreligger tilstrækkeligt Materiale til at bestemme Tabets Størrelse, maatte dette formentlig have været henvist til et efterfølgende Skjøn. De Omkostninger, som Citantskabet har havt ved de førte Forhandlinger med den engelske Assurandør, kan derimod formentlig ikke forlanges refunderet af Rederiet. Selv bortseet herfra kan jeg imidlertid ikke finde det i mindste Maade tvivlsomt, at Citantskabets Erstatningskrav betydeligt vil overstige den i Behold værende Skibsformue ɔ: Kr. 1 476,10. Det synes derfor ikke nødvendigt at ty til Skjøn, hvorimod Indstævnte antages direkte at kunne dømmes til at betale nævnte Beløb.

En Paastand fra Indstævnte om, at ethvert Ansvar maa være bortfaldt ved Skibets Kondemnation og paafølgende Salg, er ikke nærmere begrundet og synes i sig selv ganske uholdbar, kfr. Sjøfartslovens §§ 271 & 272.

I Anledning af en Bemærkning i Indstævntes Forklaring under nævnte Efterforskning, hvorefter Skibet skulde tilhøre et uansvarligt Aktieselskab, finder jeg at burde tilføie, at der under Processen ikke er fremsat nogen hertil svarende Indsigelse.

Efter det Anførte vil Indstævnte blive tilpligtet at betale Citantskabet Kr. 1 476,10 med lovlige Renter og antages derhos ogsaa at burde tilsvare Sagens Omkostninger, der ansættes til 300 Kr.

$^{20}/_{5}$ 1904. *M. C. Backer,*
konst.

I det Væsentlige og i Resultatet enig med Førstvoterende.

$^{21}/_{5}$ 04. *W. Grønstad.*

Ligesaa.

$^{26}/_{5}$ 04. *H. F. Schetelig.*

58.

Kungl. Maj:ts dom, den 8 Oktober 1906.

Handelsbolaget med firma Stockhaus & Co.

mot

Styrmannen J. A. Pettersson

Styrmannen å ett fartyg, hvilken för befordran med fartyget mottagit varor att mot efterkraf tillställas mottagarne, är icke redovisningsskyldig till afsändaren för de uppburna efterkrafsbeloppen. *§ 79 Sjölagen*

J. A. Pettersson var år 1900 styrman å ångfartyget „Mariefred". Under November och December månader nämnda år mottog Pettersson af handelsbolaget med firma Stockhaus & Co. för befordran med fartyget fyra paket varor, å hvilka bolaget begärde efterkraf med tillhopa 75 kronor 71 öre. Å varorna utfärdades fyra särskilda konnossement, innehållande förbindelse att mot efterkraf utlemna varorna. Å konnossementen anbrakte Pettersson dels en stämpel atergifvande befälhafvarens namn dels en sålydande stämpel: „Efterkrafvet betalas efter skedd inkassering. J. A. Pettersson styrman". Pettersson uppbar efterkrafsbeloppen, men redovisade ej dessa till bolaget.

Bolaget yrkade sedermera vid Rådstufvurätten i Mariefred att af Pettersson utbekomma ifrågavarande belopp 75 kronor 71 öre jämte ränta.

Pettersson bestred krafvet, enär han uppburit efterkrafsbeloppen i egenskap af styrman å „Mariefred" och redovisat penningarna til befälhafvaren. Til bestyrkande häraf företedde Pet-

tersson ett af befälhafvaren den 12 Januari 1901 utfärdadt erkännande att han „till dato af styrmannen Pettersson mottagit inkasserade efterkraf under November och December månader 1900 jämte redovisningen för December med 284 kroner 15 öre".

Bolaget anmärkte: „Äfven om Pettersson redovisat beloppet till befälhafvaren, hvilket bolaget bestrede, befriades Pettersson därigenom ej från ersättningsskyldighet till bolaget. Ifrågavarande inkasseringsuppdrag hade varit af privat natur. Till erkännande af uppdraget hade Pettersson användt stämpel med eget namn, medan kaptenens namnstämpel begagnats såsom bevis för varornas mottagande. Pettersson uppbure desutom ensam inkasseringsprovision och ansvarade hvarken inför rederi eller kapten för af honom uppburna, ej redovisade belopp.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 17 Oktober 1904:

Enär Pettersson mottagit de af bolaget den 27 November samt den 2, den 4 och den 7 December 1900 afsända, med efterkraf om tillhopa 75 kronor 71 öre belagda godspartier och uppburit nämnda efterkraf i sin egenskap af styrman å ångfartyget „Mariefred" samt i denna sin egenskap jämlikt 79 § Sjölagen varit ansvarig inför befälhafvaren för allt hvad han mottagit,

alltså och då Pettersson enligt befälhafvarens kvitto redovisat de under November och December månader uppburna efterkraf,

blefve käromålet ogilladt, och skulle bolaget ersätta Petterssons rättegångskostnader med 75 konor jämte lösen för Rådstufvurättens protokoll och utslag.

Bolaget sökte efter vad ändring.

Pettersson yrkade fastställelse å Rådstufvurättens utslag. Bestred att han uppburit någon inkasseringsprovision.

Svea Hofrätt yttrade i dom den 8 December 1905 att som Pettersson måste anses hafva i egenskap af styrman å nämnda ångfartyg uppburit ifrågavarande efterkrafsbelopp och på grund af stadgandet i 79 § Sjölagen varit skyldig att till befälhafvaren å fartyget redovisa densamma,

samt Pettersson vid detta förhållande icke vore pliktig att för samma belopp afgifva redovisning till bolaget,

funne Hofrätten icke skäl att göra ändring i det slut, hvartill Rådstufvurätten i saken kommit; och skulle bolaget ersätta Pettersson hans utgifter å saken i Hofrätten med 30 kronor jämte domslösen.

Bolaget fullföljde sin talan, som af Pettersson bestreds.

På bemställan af Nedre Revisionen pröfvade Högsta Domstolen (Justitieråden *Lilienberg*, *Lindbäck*, *Grefberg*, *Quensel*, *Petrén* och *Sundberg)* rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade bolaget att ersätta Petterssons kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jämte domslösen.

59.

Kungl. Maj:ts dom, den 16 Oktober 1906.

Skeppsredaren A. Kröger i Kristiania

mot

Konsularagenten Victor Svensson i Sundsvall

Bestämmelsen i ett Certeparti att „frost och andra tilldragelser, som icke stode i aflastarens, rederiets eller befraktarens förmåga att hindra, alltid vore ömsesidigt undantagna“, anses medföra rätt för aflastaren att häfva fraktaftalet då lasten — props, som blifvit hoplagd i flottar — vid tiden för fartygets ankomst til lastningsorten infrusit, så att densamma icke kunnat för rimlig kostnad utföras till fartyget.

Skeppsredaren A. Kröger i Kristiania instämde till Rådstufvurätten i Sundsvall Konsularagenten Victor Svensson samt anförde: Genom Certeparti den 5 September 1903 hade Svensson befraktat Kröger tillhöriga ångfartyget „Aldebaran“ att omkring den 15 Oktober 1903 vid Strapösund och Råneå, båda platserna inom Luleå distrikt, intaga en fullständig last af props och därmed afgå till Hull mot en frakt af 30 shillings för hvarje å lossningsplatsen levererad Göteborgsstandard virke. Fartyget, som lastade 756,25 Göteborgsstandard, anlända ock i behörig tid eller tisdagen den 13 Oktober till Luleå för fullgörande af certepartiet, men någon last erhölls ej af skäl att lasten icke kunde föras fram till

fartygets sida. Slutligen tillkännagaf Svensson att han för sin del ville annulera certepartiet. Härpå kunde dock Kröger ej gå in. Då någon last sålunda ej erhålls genom Svenssons försorg, anskaffade Kröger i stället malmfrakt från Luleå. Kröger yrkade nu att af Svensson utfå den i certepartiet betingade frakten 1134 pounds 7,5 shillings eller motsvarande belopp i svenskt mynt, dock med afdrag af 283 pounds 17 shillings 3 pence, utgörande den behållning, som uppkommit å frakten för malmlasten. Därjämte yrkade Kröger ränta och ersättning för sina kostnader å saken.

Svensson bestred krafvet. I certepartiet fanns en undantagsbestämmelse, att åtskilliga händelser, som hade egenskap af force majeur, bland dem frost, altid vore ömsesidigt undantagna. I början af Oktober hade inträffat en stark köld med påföljd att fjärdarna vid Råneå, där Svensson haft 145 mindre flottor pitprops liggande, tillfrusit, hvadvid propsen fastfrös i isen. Om man försökt sig på att utbryta propsen ur isen och inlasta den i fartyget, hade denna lastning kostat enorma pengar. I följd af frostklausulen hade därför Svensson varit i sin fulla rätt att annulera certepartiet. Kröger hade för öfrigt själf den 15 Oktober annulerat certepartiet. Malmbefraktningen hade också i verkligheten ställt sig mycket förmånligare för Kröger än propsbefraktningen skulle kunnat, hvadan det varit en vinst för Kröger att få utbyta befraktning.

Kröger ansåg frostklausulen enligt Certepartiets ordalydelse äga tillämpning allenast i fråga om fartyget, icke ifråga om lasten. Lasten skulle alltid vara så upplagd att densamma under den tid certepartiet omfattade, skulle kunne föras till fartygssidan, därest fartyget självt kunde framkomma. Detta hade tillhört aflastaren att tillse. Att undantaget vore „ömsesidigt“ betydde att befraktaren kunde häfva aftalet likaväl som rederiet, därest det vore utom all fråga, att frost hindrade fartygets framkomlighet till lastageplats eller lossningsplats. Kröger hänvisade för öfrigt på sådana jämsides nämnda undantagsfall som „försumlighet af befäl eller besättning“, „kollision“, „strandning“ m. fl., hvilka endast kunde ha afseende å fartyget, ej lasten. Denna Krögers uppfattning delades af Nordisk Skibsrederforening och den stora rederi- och befraktningsfirman H. Clarkson & Co. London.

Svensson genmälte: Med hänsyn till den sena årstid, då ångaren åtagit sig afhämtning af lasten, och med kännedom om tidigt inträffande köld i Råneåtrakten hade såväl rederiet som Svensson iakttagit försiktigheten att genom frostklausulen skydda

sig för våderna af inträdande köld. I klausulen stod ordet „ömsesidigt". Desutom hette det „som icke stå i aflastarens, redarens eller befraktarens förmåga att hindra" hvilket visade att de uppräknade tildragelserna gälde äfven till förmån för aflastaren och befraktaren.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 7 Augusti 1905:

Enär omstämda certepartiet af den 5 September 1903, hvarigenom ångaren „Aldebaran" till Svensson bortfraktats att omkring första hälften af påföljande Oktober i Strapösund och Råneå inom Luleå distrikt intaga full last af props, innehölle den bestämmelse att, bland annat, „frost och alla andra tilldragelser, som icke stå i aflastarens, redarens eller befraktarens förmåga att hindra, äro alltid ömsesidigt undantagna",

och denna undantagsbestämmelse, då den icke uttryckligen inskränkts att gälda allenast för fartyget, följaktligen måste anses afse äfven lasten, helst då denna skulle utgöras af props, som vid skeppning vanligen framfördes till fartyget lagd i flottar,

ty och som utredt vore, att Svenssons vid Råneåälfvens mynning liggande, uti 145 mindre flottar hoplagda parti props, som varit afsedt att inlastas å nämnda ångare, vid den tid, då ångaren efter ankomsten till distriktet den 14 Oktober anmälts lastklar, infrusit, så att detsamma icke kunnat för rimlig kostnad utföras till fartyget,

alltså och då vid sådant förhållande Svensson måste på grund af berörda bestämmelse i certepartiet ha varit berättigad att påyrka fraktaftalets häfvande, helst Kröger såsom ångarens hufvudredare uti telegram till Svensson den 14 Oktober förklarat att lastning finge påbörjas allenast om full last kunde erhållas,

samt uppsägning af aftalet ostridigt af Svensson verkställts,

funne Rådstufvurätten käromålet icke kunna bifallas, vid hvilken utgång af saken Kröger skulle ersätta Svenssons rättegångskostnader med 1200 kronor jämte lösen för Rådstufvurättens protokoll och utslag i saken.

Kröger sökte efter vad ändring, som af Svensson bestreds.

Svea Hofrätt fann i dom den 16 Mars 1906 ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag och förpliktade Kröger ersätta Svensson hans utgiftar å saken i Hofrätten med 50 kronor jämte lösen för Hofrättens dom.

Kröger fullföljde sin talan. Anhöll om vittnesförhör för

vederläggande af påståendet att isen ej kunnat af aflastaren för rimlig kostnad brytas.

Svensson yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t (Justitieråden *Lilienberg*, *Lindbäck*, *Claëson*, *Cassel*, *Grefberg*, *Petrén* och *Sundberg)* rättvist att, med afslag å Krögers anhållan om vittnesförhör, fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Kröger att ersätta Svenssons kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

60.

Sø- og Handelsretten i København, den 25 Juli 1906.

Lauritz Rasmussen som Rheder og Skipper paa Galease-Kvasen „Mine" af Svendborg
(Overretssagfører N. Nielsen)

mod

Rhederiet for Slæbebaaden „Valdemar" ved dets bestyrende Rheder: Handelsfuldmægtig I. P. Jacobsen
(Overretssagfører Thamsen).

En Slæbebaad ansees ansvarlig for Følgerne af en fejlagtig Manøvre ved Indløbet til Københavns Havn, hvorved det slæbte Fartøi oversejles af afgaaende Damper og gaar tilbunds.

Kvasen „Mine" af Svendborg bygget 1860 og ombygget samt omrigget til Galease 1887 med en Drægtighed af 15,76 brutto og 13,55 netto Tons, ankom den 27 Marts d. A. til Københavns Rhed fra Aggersø med en Ladning Fisk. Skipperen antog her Slæbebaaden „Valdemar" til at indbugsere „Mine" gennem Havnen. Da „Valdemar" med „Mine" paa Slæb var kommen i Nærheden af Toldbodbomløbet, passerede et større medgaaende Dampskib tæt forbi paa dens Bagbords Side mere midt i Løbet og herved opstod saa megen Sø, at et Hyttefad med Fisk, „Mine" havde paa Slæb, sprængte sin Fangline og drev agterud. Da Skipperen paa „Mine" saa dette, raabte han, endnu inden det større Dampskib var helt passeret, over til „Valdemar"s Fører, at han skulde stoppe og gav, idet han tog Roret fra sin Matros, denne Ordre til at gaa i Jollen for at bjerge Hyttefadet. Føreren af „Valdemar", der havde mindsket Farten, medens det større Dampskib passerede, for at lade dette gaa først gennem Bomløbet, og som havde forstaaet Tilraabet, der var ledsaget af en Haandbevægelse som en Ordre til at dreje rundt, gav strax efter at Damperen var passeret Styrbords Ror og vendte efter atter at have slaaet fuld Kraft tvers over Løbet lige agten for Damperen. Galeasens Skipper som efter sin Forklaring ikke strax var klar over, hvad „Valdemar" vilde, gav ligeledes Styrbords Ror for at følge efter Slæbebaaden og slæbtes saaledes over Løbet; da Sandpumpedamperen „Progress", der kom sydfra med en Fart af ca. 6 Mil, og som havde været skjult for „Valdemar" af den større Damper, idetsamme kom ud

af Bomløbet i dettes østlige Side, skete der et Sammenstød, idet „Progress", skønt Føreren, da han saa „Valdemar" komme frem agten for den passerede Damper, strax gav styrbords Ror og slog stop paa Maskinen og derpaa bak, løb sin Stævn ind i „Mine"s Styrbords Side agten for midtskibs. Ved Sammenstødet fik „Mine" et stort Hul i Siden, saa at den hurtig fyldtes med Vand og sank; Skipperen og Matrosen sprang over paa „Progress". „Mine" blev efter kort Tids Forløb slæbt hen til Toldbodens Trapper, hvorfra den senere i Følge Ordre fra Havnevæsenet slæbtes over til Refshaløen, hvor den blev liggende til den kom paa Bedding. Den afsejlede atter den 9 Maj d. A. efter at være istandsat.

Under denne Sag har nu Citanten Lauritz Rasmussen som Rheder og Skipper paa Galease-Kvasen „Mine" af Svendborg under Paaberaabelse af at „Valdemar" bærer hele Skylden for Sammenstødet, søgt Indstævnte Rhederiet for Slæbebaaden „Valdemar" ved dets bestyrende Rheder Handelsfuldmægtig I. P. Jacobsen til Betaling af en Skadeerstatning paa 3000 Kr., hvortil han inden Sagens Anlæg har nedsat det Beløb af 3088 Kr. 48 Øre som han angiver at være det virkelig lidte Tab, med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 20 Maj d. A. og Sagens Omkostninger, saaledes at han i Mangel af Betaling kendes berettiget til for det tildømte at gjøre Udlæg i Dampbaaden „Valdemar" med staaende og løbende Redskaber.

Indstævnte har principalt paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger subsidiært Skaden delt og Omkostningerne ophævede.

Der er under Sagen sket litis denuntiatio for den bestyrende Rheder for Dampskibet „Progress" hos hvem Indstævnte eventuelt vil søge Regres, men Rhederen er ikke indstævnet som Part, og Sandpumpedamperens Forhold vil derfor ikke kunne tages under Paakendelse her under Sagen.

Til Støtte for sin Frifindelsespaastand har Indstævnte næst at lægge en Del af Skylden paa „Progress", fordi den gik med saa stor Fart gennem Havnen, henvist til, at han som foran omtalt forstod Tilraabet fra „Mine"s Fører som en Ordre til at gaa rundt. Idet dette sidste imidlertid ikke vil kunne disculpere ham, og idet „Mine"s Fører findes ganske uden Ansvar for den Situation, hvori „Mine" bragtes ved Vendingen, og for hvilken „Valdemar"s Fører maa have Eneskylden, samt idet „Valdemar"s Fører skønnes at have begaaet en grov Fejl ved i et saa smalt Farvand som det heromtalte at foretage Drejningen lige agten for det passerede Damp-

skib, saaledes at han ikke kunde se, om Løbet var frit mod Syd, findes „Valdemar“s Rhederi at maatte blive ansvarlig ligeoverfor „Mine“ for den Skade der ved Sammenstødet er tilføjet dette Skib.

Indstævnte har protesteret mod Størrelsen af Citantens Erstatningsfordring, idet han mener, dels at et Beløb paa 1748 Kr. 70 Øre som Erstatning for den fra „Mine“s Dam efter Sammenstødet forsvundne Fisk, nemlig 9715 Pd. til 18 Øre pr. Pd. bør nedsættes, da Citanten ikke har gjort tilstrækkeligt for at redde den Fisk, der efter Indstævntes Mening endnu maatte være tilstede, da „Mine“ laa ved Kongetrappen, dels at det af Citanten beregnede Beløb af 400 Kroner i Næringstab nemlig 40 Dage à 10 Kroner pr. Dag maa nedsættes til 300 Kroner, da Reparationen højst burde have medtaget 30 Dage. Mod Restbeløbet af Citantens Fordring: 851 Kroner 30 Øre, der er Erstatning for „Mine“s Skippers og Matrosens personlige Ejendele, den Del af den forsikrede Skade, som Forsikringsselskabet ikke godtgør[1]) idet det beregnes som Vederlag for gammelt og nyt m. m. er der ligeledes fra Indstævntes Side rejst Indsigelse.

Hvad disse Indsigelser angaar maa der for det første efter det oplyste gaaes ud fra, at Fiskene i „Mine“s Dam ere forsvundne strax, efter at „Mine“ var sunken, idet Forskibet kom til at staa dybt under Vand og Agterskibet noget højere, men dog saaledes at Lønningen var helt under Vand, og idet Lugerne. der laa løse antagelig strax ere skyllede bort. Beløbet 1748 Kroner 70 Øre bliver derfor ikke at nedsætte, ligesaalidt som det af Citanten som Næringstab betegnede Beløb, da Reparationen af „Mine“ ikke sees at have medtaget for lang Tid.

Indstævntes Indsigelser mod Restbeløbet kan ej heller tages til Følge, da Galeasen ikke kan antages at være forbedret ved den skete Istandsættelse og Beløbene iøvrigt ikke ses at være ansatte for højt.

Der vil derfor være at give Dom efter Citantens Paastand saaledes at Indstævnte tilpligtes at betale Citanten et Erstatningsbeløb paa 3000 Kroner med Renter som paastaaet og med Ret til i Mangel af Betaling at gøre Udlæg for det tildømte i Dampbaaden „Valdemar“ med staaende og løbende Redskaber og saaledes at Sages Omkostninger tilkendes Citanten med 150 Kroner.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

---

[1]) Det bemærkes, at Assurandørerne under en særlig Sag har faaet Dom over „Valdemar“ for, hvad de har maattet erstatte „Mine“s Rheder.

Thi kendes for Ret:

Citanten: Lauritz Rasmussen som Rheder og Skipper paa Galease-Kvasen „Mine“ af Svendborg bør for et Beløb af 3000 Kroner med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 23 Maj d. A. være berettiget til hos Indstævnte: Rhederiet for Slæbebaaden „Valdemar“ ved dets bestyrende Rheder Handelsfuldmægtig I. P. Jacobsen at gøre Udlæg i Dampbaaden „Valdemar“ med staaende og løbende Redskaber.

Sagens Omkostninger betale Indstævnte til Citanten med 150 Kroner.

Det Idømte at udredes inden 3 Dege efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

T. Hein. *C. Bræstrup.* *A. Knudsen.* *I. Petersen.*

61.

Christiania Sjøret, den 18 Oktober 1906.

Fyrbøder Axel Hansen

mod

Kaptein Gundersen som Fører af D/S „Tvedestrand“

En Fyrbøder er forhyret paa et norsk Dampskib uden at nogen af de i *Sjøfartslovens § 82* specielt omhandlede Forhyringsmaader foreligger; men derimod et mere ubestemt Forhold, der siges at være almindeligt i Kystfarten. Det antages, at Fyrbøderen derefter var forpligtet til at give 14 Dages Opsigelsesvarsel.

Klageren Axel Hansen har i ca. 13 Maaneder staaet ombord i Dampskib „Tvedestrand“ som Fyrbøder og har havt en Betaling af Kroner 50,00 pr. Maaned. Han forlod Tjenesten Mandag den 10 September 1906 og havde da faaet Opgjør pr. 31 August 1906. Han paastaaar nu at have tilgode Betaling fra 1 til 10 September med Kroner 16,66 og har under nærværende Sag paastaaet sig tilkjendt nævnte Beløb.

Indklagede Kaptein Gundersen som Fører af „Tvedestrand“ paastod principalt Sagen afvist fra Sjøretten, idet han gjorde gjældende, at der ikke var oprettet nogen skriftlig Hyrekontrakt. Ved Rettens Kjendelse af 8 Oktober 1906 blev denne Indsigelse imidlertid forkastet (kfr. ogsaa Platou Sjøret Pag. 192 og Motiverne Pag. 92).

Indklagede har derefter i Realiteten paastaaet Frifindelse.

Forligsmægling er inden Retten forgjæves anstillet.

Det er paa det rene, af Klageren den 10 September forlod Skibet uden forudgaaende Opsigelse. Indklagede hævder at dette var uberettiget, og at det i heromhandlede Forhold koutumemæssig paaligger Mandskabet før sin Fratræden at give 14 Dages Opsigelse. Klageren bestrider, at han har nogen Forpligtelse i denne Henseende. Det er paa Basis af den manglende Opsigelse, Indklagede mener sig fritaget for at udbetale den optjente Hyre.

Retten finder at maatte give Indklagede Medhold og skal herom bemærke:

Der foreligger her ikke nogen af de i Sjøfartslovens § 82 specielt omhandlede Forhyringsmaader, men et mere ubestemt Forhold, der angivelig ikke er sjelden i den indenrigske Kystfart. Det synes imidlertid klart, at det ikke kan have været Parternes Mening, at Klageren naarsomhelst uden forudgaaende Varsel eller Opsigelse skulde kunne forlade Skibet. Efter Analogi fra beslægtede Forhold finder Retten derfor at maatte gaa ud fra, at der her fra begge Parters Side pligtes 14 Dages Varsel.

Efter det Anførte var Klageren uberettiget til den 10 September at forlade sin Stilling. At han havde faaet fat paa en anden Mand, der var villig til at indtage hans Plads, kan ikke medføre nogen Forandring heri, da Sjøfartslovens § 85 in casu ingen Anvendelse har. Følgen af Klagerens kontraktsstridige Fremgangsmaade maa da formentlig være den, at han efter Sjøfartslovens § 106 maa have forbrudt sin tilgodehavende Hyre. Kfr. Høiesteretsom i „Retstidende" 1900 Pag. 213 flg., hvorefter den citerede § i Sjøfartsloven ikke ubetinget forudsætter mala fides hos Vedkommende. Da Kapteinen paa Forhaand gjentagende tilkjendegav Klageren, at han var uberettiget til at forlade sin Stilling uden Opsigelse, maa Klageren siges at have handlet paa egen Risiko ved desuagtet at forlade Skibet, og kan derfor ikke beklage sig over, at Bestemmelsen her bringes i Anvendelse. At Klageren ikke er forhyret paa en af de i Sjøfartslovens § 82 omhandlede Maader, men ved mundtlig Kontrakt kan heller ikke antages at hindre Bestemmelsens Anvendelse.

I Henhold til det Anførte vil Indklagede være at frifinde.

Thi kjendes for Ret:

Indklagede Kaptein Gundersen som Fører af Dampskibet

„Tvedestrand“ bør for Klageren Fyrbøder Axel Hansens Tiltale i denne Sag fri at være.

18—9—1906.

M. C. Backer.

C Zeruichow. *H. F. Schetelig.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 19	Aargang VII	1906

62.

Norges Høiesteret, den 13 Oktober 1906.

Dampskib „Alf"s Rederi
(Advokat H. A. Knudtzon)

mod

Salomon Davidsen, Kjøbenhavn
(Advokat Rasch).

En Ladning Klipfisk befindes ved Losningen i Bilbao at have lidt Skade, og Skibets Fører bliver ved spansk Domstol dømt til at erstatte Skaden, idet han antages ikke at have vist tilbørlig Omhu for samme underveis. Til Dækning af sit Krav i Henhold til et paa Grundlag af Dommen senere indgaaet Forlig mellem Parterne ved deres Advokater, holder Ladningseierne sig til Konnossementsfragten, som imidlertid tilhørte Maanedsbefragteren. Denne sagsøger nu Rederiet i Norge for at erholde tilbagebetalt den saaledes benyttede Konnossementsfragt og erholder Dom over Rederiet.

Assessor *Roll:* Ved Stavanger Sjørets Dom af 28 Juli 1904 er i nærværende Sag saaledes kjendt for Ret: „Dampskib „Alf"s Rederi bør til Salomon Davidsen at betale Beløbet for $3^1/_2$ Tons islandsk Klipfisk af Kvalitet som bestemt i Dokument Folio 4 i

Akt i Sag i Bilbao Schmedling & Co. mod Lars Taarland beregnet efter Markedsprisen i Bilbao den 19 Januar 1901 samt Forskjellen i Pris for 5 Tons af nævnte Klipfisk i god Tilstand og den Pris, den solgtes til, hvis Salget har fundet Sted, eller i modsat Fald den Pris den kunde sælges til efter Experters Mening og derhos 4506,50 — fire Tusinde fem Hundrede og sex en halv — Pesetas, alt i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden og med 4 % Rente fra den 10 Juli 1903, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes o.s.v."

Denne Dom er paaanket til Høiesteret af „Alf"s Rederi og kontrapaaanket af Salomon Davidsen.

Hovedappellanten har nedlagt Paastand om Sjøretsdommens Underkjendelse og om Frifindelse for Salomon Davidsens Tiltale samt Tilkjendelse af Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Salomon Davidsen har principalt paastaaet, at Rederiet tilpligtes at betale ham Kr. 5856,92 med 4 Procent Rente deraf fra 10 Juli 1903 til Betaling sker; subsidiært har han paastaaet Sjøretsdommens Stadfæstelse, hvorhos han for begge Tilfælde har paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder vil erfares af Sjøretsdommens Præmisser.

For Høiesteret er fremskaffet en Del nye Oplysninger, væsentlig sigtende til at godtgjøre, at Kapteinen har været uden Skyld i Ladningens Bedærvelse, men de har efter min Opfatning af Sagen ingen væsentlig Betydning, hvorfor jeg anser det unfornødent at gjengive dem.

Jeg er kommen til det Resultat, at Salomon Davidsens Paastand i det store taget maa gives Medhold.

Jeg skal kortelig rekapitulere, hvad der er foregaaet i Bilbao. Ved „Alf"s Ankomst til Bilbao befandtes det, at en Del af Klipfisklasten havde taget Skade. Som Følge heraf deponerede Ladningsmodtageren, Schmedling & Co., det hele Fragtbeløb, lagde Beslag paa 8150 Pesetas af Beløbet og anlagde Søgsmaal mod Skibsføreren, Kaptein Taarland, med Paastand om Erstatning. Paastanden grundede han paa, at der skulde være udvist Mangel paa Omhu fra Kapteinens Side under Reisen. Dette fandtes ogsaa

af Retten i Bilbao bevist, og derfor blev Kaptein Taarland dømt til at betale saavel Erstatning for Skaden paa Ladningen som Omkostninger ved Beslaglæggelsen og den retslige Besigtigelse. Ved senere Overenskomst mellem Schmedling & Co.'s Advokat og Kaptein Taarlands Advokat blev Erstatningen for Skade paa Lasten opgjort til 6150 Pesetas og Omkostningerne for Beslaglæggelse og Besigtigelse til 1050 Pesetas tilsammen 7200 Pesetas. Dette Beløb blev saa betalt til Schmedling & Co.

Det forekommer mig efter det saaledes passerede, at det er klart, at det var som Fører af Skibet, og fordi han antoges at have forsømt de ham som saadan paahvilende Pligter, Kaptein Taarland blev gjort ansvarlig, indstævnt og dømt. Vistnok lagdes der Beslag kun paa Fragten, ligesom det var af Fragten, Erstatningen efter den spanske Dom skulde udredes, og Fragten skulde ikke tilfalde Rederiet, men Salomon Davidsen, der havde Skibet i *Timecharter* og havde bortfragtet det paa den heromhandlede Reise, men dette forandrer efter mit Skjøn ikke Sagsforholdet, som var og blev, at Kapteinen af Ladningsmodtageren blev draget til Ansvar for og i Dommen fældt for sin formentlig udviste Forsømmelighed ligeoverfor Ladningen. For Kapteinen heftede Rederiet og ikke Salomon Davidsen. Salomon Davidsen kunde, skjønt han efter Aftale med Rederiet tilkom Fragten, ikke hindre, at der blev lagt Beslag paa den til Dækning af Rederiets gjennem Skipperen paadragne Forpligtelse. Det er rigtignok fra Rederiets Side paaberaabt, at Salomon Davidsen i det Certeparti, han havde afsluttet med Rederiet havde overtaget Ansvar for Skipperens Behandling af Ladningen, men efter min Opfatning kan ikke dette udledes af Certepartiet og navnlig ikke af den Passus i Certepartiet, hvor det heder: „Befragter indgaar herved paa at friholde Rederiet fra alle Følger og alt Ansvar, som maatte opstaa ved, at Kapteinen undertegner Konnossementer eller paa anden Maade retter sig efter Befragter“. Jeg kan ikke forstaa denne Passus saa, at den ogsaa omfatter Skipperens sjømandsmæssige Befatning med Skib og Ladning under Reisen.

Det er videre paaberaabt, at Salomon Davidsens Repræsentant i Bilbao optraadte saaledes og saaledes blandede sig ind i Affæren, at det maa siges, at han derved har gjort Sagen i Bilbao til en Sag mod Salomon Davidsen. Det er for det første ikke godtgjort, at Mægler Amland i Bilbao var Salomon Davidsens Repræsentant, og det er heller ikke godtgjort, at han har optraadt anderledes

ligeoverfor Kaptein Taarland end som Raadgiver og Hjælper. At Salomon Davidsen holdt sig underrettet om Sagens Gang, og at Amland for ham sluttelig ordnede Fordelingen af Fragtbeløbet, indicerer intet i den Retning, at Salomon Davidsen har betragtet Sagen som sig direkte vedkommende. Hvad han foretog eller lod foretage, har sin naturlige Forklaring i den Interesse, han havde i Fragtens Skjæbne. Ligesom Dommen i Bilbao saaledes er afsagt mod Kaptein Taarland som Rederiets Repræsentant, ikke som Repræsentant for Salomon Davidsen, saaledes har Salomon Davidsen heller intet at gjøre med den Overenskomst, som efter Dommen blev afsluttet mellem Parternes Advokater. Om Taarlands Advokat maatte have overskredet sin Fuldmagt, kommer ikke dette Salomon Davidsen ved. Overenskomsten blev nu engang indgaaet, og i Henhold til den blev 7200 Pesetas taget af det Salomon Davidsen tilkommende Fragtbeløb. Dette Beløb maa Salomon Davidsen have Krav paa at erholde refunderet af Rederiet. Foruden det nævnte Beløb maa Salomon Davidsen ogsaa have Krav paa at faa refunderet de Beløb, der gjennem Amland af Fragten er udbetalt for at dække Rederiets egne Sagsomkostninger i Bilbao m. v. Disse to Beløb udgjør tilsammen 10656,50 Pesetas eller omgjort i Kroner 5679,28.

Derimod har Salomon Davidsen ikke paa Basis af Overenskomsten noget Krav paa at erholde refunderet de Kroner 177,64, som han har udbetalt i Kjøbenhavn i Anledning af nærværende Søgsmaal. Dette Beløb maatte i Tilfælde indgaa under Sagsomkostninger i nærværende Sag.

Efter det Resultat hvortil jeg kommer, behøver jeg ikke at indlade mig paa, om Dommen i Bilbao er rigtig eller ikke og ikke heller paa, om denne Dom har forbindende Kraft i Norge. Kun vil jeg ikke tilbageholde den Udtalelse, at efter de for Høiesteret foreliggende Oplysninger synes Kaptein Taarland at være uden Skyld i den Klipfisklasten overgaaede Skade.

Hvad Procesomkostningerne angaar, finder jeg, at Hovedappellanten havde saa liden Grund til at paaanke Sagen til Høiesteret, at han ikke bør kunne undgaa at tilsvare Omkostningerne for denne Ret. Derimod antager jeg, at Omkostningerne for Sjøretten bør ophæves.

Det bliver efter dette min

Konklusion:

Dampskibet „Alf"s Rederi bør til Salomon Davidsen, Kjøbenhavn betale 5679 — fem Tusinde sex Hundrede sytti og ni — Kroner 28 — tyve og otte — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 10 Juli 1903 til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten ophæves. I Procesomkostninger for Høiesteret betaler „Alf"s Rederi til Salomon Davidsen 500 — fem Hundrede — Kroner.

Assessor *Thoresen:* Jeg kommer til et andet Resultat end Førstvoterende.

I Sjørettens Dom er det antaget, at den i Bilbao afsagte Dom er bindende ved Sagens Afgjørelse og ikke kan omgjøres ved norsk Domstol. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Betydningen og Virkningen af Domme, afsagt ved udenlandske Domstole, ved Retsagers Afgjørelse hertillands indeholder vor Lovgivning ingen almindelig Regel, ligesom der i den Henseende heller ikke kan paavises nogen bestemt Retspraxis, kfr. dog „Retstidende" for 1901 Pag. 217. I Theorien har Spørgsmaalet været behandlet af flere, og af de afgivne Udtalelser synes man nærmest at maatte antage, at Vedkommendes Mening har været, at Spørgsmaalet om en udenlandsk Doms Egenskab af *res judicata* maa afgjøres efter de konkrete Omstændigheder i den enkelte Sag. Jeg anser det imidlertid upaakrævet at indgaa paa nogen nærmere Drøftelse af dette Spørgsmaal, idet jeg er af den Formening, at hvad man end herom maatte antage, kan Dommen i Bilbao ikke være bindende ved nærværende Sags Afgjørelse. Dommen i Bilbao er ikke afsagt mellem nærværende Sags Parter, „Alf"s Rederi og Salomon Davidsen, men mellem Schmedling & Co. og Kaptein Taarland, der ikke i Bilbao hverken formelt eller reelt har repræsenteret „Alf"s Rederi, men nærmest maa siges at have repræsenteret og selv anseet sig som Repræsentant for Befragteren, Salomon Davidsen, efter hvis Anvisning Kapteinen ogsaa sees at have handlet. Jeg vil med Hensyn til Spørgsmaalet om Forholdet mellem Kapteinen og Salomon Davidsen foruden at henvise til Certepartiet, hvorefter Kapteinen med Føie maatte anse Salomon Davidsen som sin nærmeste Foresatte, henvise til, hvad der er forklaret af 1ste Vidne under Thingsvidnet i Kristiania, Direktør Voll, der ved omhandlede Leilighed, da „Alf" befandt sig i Bilbao, var konstitueret norsk og svensk

Konsul paa Stedet, og som har udtalt, at han sammen med Kaptein Taarland kom til den Opfatning, „at Uenigheden ikke angik Rederiet, men kun Mellemværendet mellem Herrer Schmedling & Co. og Befragteren Davidsen“. Det var Vidnets Mening, saavidt han kan erindre, „at Kapteinen burde overlade Processen til Befragteren“. og overgik ogsaa Processen som Følge heraf fra den norske Konsul til det danske Konsulat“.

Hertil kommer endvidere, at den spanske Dom, efter hvad Parternes Sagførere efter Dommens Afsigelse blev enige om, er sat ud af Kraft og remplaceret ved en Overenskomst, ganske forskjellig fra Dommen, hvorefter Udbetaling af Schmedling & Co.'s Tilkommende er skeet af det beslaglagte Fragtbeløb. Nogen Bemyndigelse fra „Alf“s Rederi til Afsluttelse af denne Overenskomst foreligger ikke.

Jeg er saaledes af den Formening, at den nævnte Dom i Bilbao, og hvad deri anføres om Grunden til Lastens Beskadigelse. som paastaaes at ligge hos Skibsføreren, ikke er bindende ved nærværende Sags Afgjørelse eller i nogen Maade kan præjudicere denne, der maa finde Sted efter norsk og ikke efter spansk Ret.

Det vil da komme an paa, om Rederiet efter den norske Sjøfartslovgivning er ansvarlig for den Skade, Ladningen paa Reisen fra Reykjavik til Bilbao paastaaes at have lidt. I Sjøfartslovens § 8 heder det: „For Skade der er foraarsaget af Skibsføreren eller nogen af Mandskabet ved Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed i Tjenesten, hefter Rederen med Skib og Fragt“. Det er imidlertid, efter hvad hertillands er oplyst, intetsomhelst, der tyder hen paa, at Fører og Mandskab ikke under Reisen i enhver Henseende har opfyldt sin Pligt. Ovennævnte tidligere Konsul i Bilbao har udtalt, at Taarland paa ham gjorde Indtryk af at være en yderst pligtopfyldende og samvittighedsfuld Mand. Heller ikke paa Mandskabets Forhold kan der efter det oplyste siges at have været noget at udsætte.

Med Hensyn til Skibets Tilstand ved Afreisen fra Reykjavik, kfr. Sjøfartslovens § 142, da maa det ansees fuldt paa det rene, at Skibet i enhver Henseende var fuldt forsvarligt og sjødygtigt og ingensomhelst Mangler havde. Man havde ikke under Reisen kunnet mærke nogen Lækage, og Lugerne havde været i den bedste Orden. Skaden paa Ladningen maa derfor antages at have været en Følge af det overordentlig haarde Veir paa Reisen fra Reykjavik, hvorved Fugtighed er kommet til Lasten. Jeg vil med Hensyn

hertil henvise til, hvad der er forklaret af 1ste, 2det og 3die Vidne under Tingsvidnet i Stavanger.

Der er saaledes efter min Opfatning af Sagens Oplysninger intet at lægge Rederiet tillast, der skulde begrunde Ansvar i Anledning af den stedfundne Forringelse af Ladningen, der hidrører fra Rederiet ganske utilregnelige Omstændigheder. Jeg finder saaledes, at Rederiet i nærværende Sag maa være ansvarsfri. Jeg kan indrømme, at det er en for Indstævnte uheldig Omstændighed, at Ladningseieren har faaet Anledning til af den Indstævnte tilkommende Fragt at gjøre sig betalt for det ham ved Skipperens angivelige Forsømmelighed paaførte Tab, men dette er en Rederiet ganske utilregnelig Omstændighed; hvorfor dette ikke kan gjøres ansvarlig. Rederiet har intetsomhelst Ansvar for eller Skyld i den Maade, hvorpaa Sagen i Bilbao er procederet eller oplyst. Der er ikke givet Rederiet Anledning til derpaa at øve nogen Indflydelse.

Jeg kommer efter det saaledes anførte til det Resultat, at Hovedappellanten's Paastand maa blive at tage tilfølge med Ophævelse af Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret. Da min Mening imidlertid efter den stedfundne foreløbige Konferance ikke deles af Rettens Flertal, anser jeg det upaakrævet at formulere nogen Konklusion.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Adv. *Mejdell:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Andenvoterende.

Jeg anser det ligesom han givet efter de foreliggende Oplysninger, at bedømt efter norsk Lovgivning og af norsk Domstol har der intet været at udsige paa Skibet Tilstand eller Skibsførerens eller Mandskabets Forhold. Bedømt efter norsk Lovgivning og af norsk Domstol mener jeg saaledes, at det ikke er Tvivl underkastet, at Rederiet vilde være at frifinde. Ifølge Certepartiet af 9 August skal „Difference som opkommer mellem Parterne“ forelægges en Voldgift i Kjøbenhavn. Imidlertid er i nærværende Tilfælde begge Sagens Parter enige om, at Tvisten ikke bliver at gjøre til Gjenstand for Voldgift, og begge Parter er ligeledes, saavidt jeg har forstaaet, enige om, at forsaavidt den spanske Dom ikke ansees afgjørende, er det efter norsk Lovgivning, Retsforholdet maa bedømmes.

Sagens Kardinalspørgsmaal er da efter min Opfatning dette: kan Certepartiet forstaaes saaledes, at Rederen har gaaet ind paa,

at om der paa et af de Steder, hvorhen Maanedsbefragteren dirigerer Fartøiet, opstaar Tvist med Ladningens Modtager, saa skal Rederen være pligtig til at underkaste sig det Steds Retsregler og det Steds Domstol, saaledes at den Afgjørelse, der paa det Sted træffes, bliver bindende for ham, uanseet hvorledes Forholdet vilde stille sig, om Sagen havde kommet fore ved norsk Domstol. Det er klart, at dette er et Spørgsmaal af stor Bærevidde. Reglerne om Bevisbyrde, Bevisstyrke og iøvrigt om Skipperens eller Skibets Ansvar ligeoverfor Ladningsmodtageren er som bekjendt adskillig forskjellig i de forskjellige Lande. Heller ikke kan det lades udaf Betragtning, at Domstolens Organisation i de forskjellige Lande ikke indeholder den samme Betryggelse. At Skibet ligeoverfor *Trediemand* kan komme til at blive ansvarlig udover den Grændse, der er optrukket mellem Rederi og Tidsbefragter er et Spørgsmaal for sig. Det følger af Sjøfartslovens § 275, at Ladningsmodtageren ikke behøver at indlade sig paa det interne Forhold Reder og Maanedsbefragter imellem. Det er derfor ganske klart, at i den Tvist, der opstod i Bilbao, var det for Ladningsmodtageren tilstrækkeligt at holde sig til Skipperen. At skjelne mellem, om det var i Egenskab af Repræsentant for *Rederen* eller i Egenskab af Repræsentant for *Tidsbefragteren,* at Skipperen blev holdt ansvarlig, var for denne Sag fuldstændig ligegyldigt, og det sees — som rimeligt kan være — heller ikke af den producerede Doms Præmisser, at det overhovedet under den Proces har været oplyst, at der forelaa Tidsbefragtning. Men uanseet hvorledes Forholdet stiller sig til *Trediemand,* ganske uafhængigt af det Spørgsmaal, bliver Forholdet mellem de i Certepartiet af 9 August 1900 omhandlede Kontrahenter. Det forekommer mig i og for sig at maatte have Præsumtion mod sig, at Rederen skulde have indrettet sig saaledes, at han med Hensyn til, hvilket Ansvar han kunde komme i for Skibet eller Skibsføreren, blev afhængig af Tidsbefragterens Direktioner af Fartøiet. De to Parter imellem forekommer det mig at være det naturlige, at Spørgsmaalet om Skibets Sjødygtighed og lignende Spørgsmaal, der berører Rederiets Ansvar, maa blive et og det samme, enten Skibet dirigeres til den ene eller den anden Havn. Det er klart, at det for den, der indgaar et Konnossement, kan være forbundet med en vis Risiko at forsende Ladningen til et fremmed Land, hvis Lovgivning kan være saa yderst forskjellig fra vor, og hvis Retsudøvelse ligedan, men den Risiko, som heraf følger, mener jeg mest naturligt bør bæres af den, der selv eller ved Fuldmægtig undertegner Konnosse-

mentet. Foruden af andre Momenter vil Risikoen derhos kunne afhænge af vedkommende Underbefragters Personlighed. Men over alle disse Momenter savner Rederen, naar Skibet er maanedsbefragtet, enhver Raadighed. Naar i den fremmede Havn *Skibet beslaglægges* i Kraft af Retsregler, der ikke gjælder hertillands og som Følge af Uenighed Proces der opstaar med Destinataren, saa er i det Tilfælde Skibet (Skipper paa *Rederens* Vegne) nødsaget til at optræde; men selv om Skibet i et saadant Tilfælde *taber* sin Proces, saa mener jeg, at det er den naturlige Retsregel, at ialfald hvis der ikke kan bebreides Skibets Vedkommende nogen Forsømmelse med Hensyn til Processens Førelse, bør Skibet kunne indtale hos Timechartereren Refusion for det Tab og den Skade, der ved Processen er Skibet paaført, naar det kan oplyses, at efter norsk Lovgivning Skibets Rederi vilde have været fri for Ansvar. I nærværende Tilfælde er det *ikke* Skibet, der er bleven beslaglagt, men det er den *Tidsbefragteren* tilkommende Fragt, der er Beslagets Gjenstand. Her gjælder paa samme Maade, at hvis Tidsbefragteren kommer i et Ansvar til Destinataren, som han efter norsk Lovgivning skulde holdes fri for, saa maa han kunde søge Refusion hos Rederiet. Men jeg mener, at den samme Begrændsning maa gjælde her som ovenfor, at Tilfældet helt og udelukkende maa afgjøres efter *norsk* Ret. Naar der opstaar Tvist med Ladningseieren, saa er — forekommer mig — den, som staar nærmest til at tage Stødet, Tidsbefragteren. Det er *hans* Interesse, der umiddelbarest berøres, og det forekommer mig da som en meget naturlig Ting, at Tidsbefragteren tager Sagen i sin Haand, selv sørger for de Oplysninger, han behøver, og til hvis Tilveiebringelse han kan kræve al fornøden Assistance fra Rederiet, og at han, hvis Processen tabes, da ved *senere* Søgsmaal gjør sit retslige Krav gjældende ligeoverfor Rederen. Dette forekommer mig at være en meget rimelig og praktisk Maade at tage Forholdet paa. Jeg mener ogsaa, at den Maade at anskue Forholdet paa naturligst følger som en Konsekvens af Certepartiets Bestemmelse om: „Kapteinen skal — skjønt ansat af Rederiet — staa under Befragters Ledelse og følge hans Instruktioner, hvad angaar Beskjæftigelse, Agenter og andre Arrangements“, og: „Befragter indgaar paa at friholde Rederiet fra alle Følger og alt Ansvar, som maatte opstaa ved, at Kapteinen undertegner Konnossementer eller paa anden Maade retter sig efter Befragter“. Som jeg har nævnt, indtager ved Tidsbefragtning Kapteinen en Dobbeltstilling: Han

er paa en Gang Repræsentant for Rederiet, og samtidig er han Repræsentant for Tidsbefragteren. I nærværende Tilfælde har Kapteinen selv ved den omhandlede Leilighed — efter hvad der maa antages i fuld god Tro — anseet sig som den, der ved Leiligheden optraadte, *ikke* paa Rederiets, men paa *Timechartererens* Vegne. Det fremgaar af Sagens Oplysninger, at Kapteinen ikke har havt Anelse om, at han ved Leiligheden var at betragte som Rederiets Repræsentant. Det maa ansees paa det Rene, at Rederiet er holdt ganske udenfor Processen. Kapteinen maa jeg gaa ud fra — ialfald er intet modsat dokumenteret, og at saa forholder sig, stemmer med, hvad der iøvrigt er oplyst — Kapteinen, maa jeg gaa ud fra, har ikke korresponderet med Rederen angaaende Processen. Rederen har ingen Instrux givet eller havt Anledning til at give vedkommende Advokat eller andre om Processens Førelse. Rederen har i det Hele ikke før bagefter faaet Kundskab om, at en Proces verserede, der skulde kunne drage tilfølge for ham. Naar Kapteinen i god Tro har denne Opfatning af Retsforholdet, saa mener jeg, at denne hans egen Opfatning af, paa hvis Vegne han optræder, maa være grundlæggende. Har han taget Feil i denne Opfatning, saa har han gjort det i Egenskab af Fuldmægtig, ikke for Rederen, men for Timechartereren, og hvad Følger der deraf indtræder, maa blive Timechartererens Ansvar. Paastaaes det, at Skipperen har forseet sig, saa er det som Timechartererens Fuldmægtig han har forseet sig, ikke som Rederens.

Allerede dette, mener jeg, vilde være tilstrækkeligt til, at man ikke i et Tilfælde som dette skulde kunne ligeoverfor Rederiet paaberaabe en Dom, med hvis Tilblivelse Rederiet intet har havt at skaffe. Men dertil kommer den Omstændighed, der er berørt af Andenvoterende, at Kapteinen har raadført sig med den daværende norske Konsul i Bilbao, og at denne Konsul har erklæret sig enig med Kapteinen i, at den hele Affære var noget. som ikke vedkom Rederiet. Konsulen udtaler som Vidne, at hans — Konsulens — Mening var den, at Kapteinen burde saameget som muligt betragte Sagen som sig uvedkommende, og han har videre udtalt i en Erklæring, at som Følge af den Opfatning, Konsulen havde, at Affæren ikke vedrørte det norske Skibsrederi, men derimod den danske Timecharterer, gik Sagen over til Behandling af det danske Konsulat. Dette bestyrkes ved en Udtalelse i en Skrivelse fra Agenten i Bilbao, Amland, til Salomon Davidsen af 13 Marts 1902, hvoraf det sees, at det danske Kon-

sulat har havt Befatning med Processen. Kapteinen var altsaa i den Tro, at Sagen helt og holdent laa i Tidsbefragterens eller hans paa Stedet fungerende Agents Haand. Jeg mener efter det, som er oplyst i Sagen, at vedkommende Agent ligesaavelsom ifølge Korrespondancen Tidsbefragteren selv maatte være fuldt paa det rene med, at Kapteinen ikke ansaa Affæren for at vedrøre Rederiet. Under disse Omstændigheder mener jeg, at det mindste man kunde fordre af Tidsbefragteren, naar han vilde gjøre den spanske Dom gjældende senere ligeoverfor Rederiet, var, at han maatte gjøre Kapteinen opmærksom paa, at han svævede i en Vildfarelse, og gjøre Rederen opmærksom paa, at Processen direkte ansaaes at vedrøre Rederen. Dette skeede ikke. Derimod sees det, saavidt Korrespondancen er dokumenteret mellem Salomon Davidsen og den Mand paa Stedet, der pleiede at være Salomon Davidsens Agent, den nævnte Amland, og som selv har erklæret, at det var „ifølge Ordre fra Salomon Davidsen“, at Skibsføreren henvendte sig til ham, at den eneste, vedkommende Agent har korresponderet med i Sagens Anledning, er Salomon Davidsen. Det er fra Salomon Davidsen, maa jeg gaa ud fra, han har modtaget sine Instruktioner, og man ser af en irettelagt Kontokurant eller „Likvidation“, som det er kaldt, at det er Amland, som paa Salomon Davidsens Vegne har udredet Omkostningerne ved Engagement af Advokat o.s.v. Jeg mener derfor, at uanseet hvad der i sin Almindelighed kan siges om Forstaaelsen af Forholdet mellem Reder og Maanedsbefragter, naar der opstaar en Proces saaledes som her, saa har i nærværende Tilfælde ikke alene Tidsbefragteren, men jeg mener begge Parter i Gjerning befulgt den Fortolkning af Certepartiet, at Processen i Bilbao førtes for Tidsbefragterens Regning, — selvfølgelig med den ovenfor antydede Begrændsning, at der for Tidsbefragteren var Anledning til Refusion, hvis det er Skibet eller Skipperen i Egenskab af Skibets Fører at tilregne, at Processen er tabt. Men som jeg ovenfor nævnte, kan jeg ikke anse Rederiet eller Skipperen overført noget, der skulde kunne berettige Refusionskrav.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Jeg er enig med Førstvoterende.

Ligeoverfor hvad af Hr. Assessor Mejdell er anført om, at Processen i Bilbao maa antages i Virkeligheden at være ført for Davidsens Regning, og at Kapteinen under samme optraadte, ikke som Skibets og Rederiets, men som Tidsbefragterens Repræsentant

skal jeg bemærke, at der for Høiesteret er dokumenteret en Erklæring fra Davidsens Agent, Amland, som deri udtaler, at han hverken overtog eller kunde overtage Affæren med Ladningsmodtageren, da han dertil ingen Bemyndigelse havde, og at hans Befatning med Sagen indskrænkede sig til, at han bistod Kapteinen.

Extraordinær Assessor, Lagmand *Kjerschow:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *V. Scheel:* Ligesaa. Jeg slutter mig derhos til den af Hr. Assessor Vogt gjorte Bemærkning.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Certeparti af 9 August 1900 befragtede Salomon Davidsen af Kjøbenhavn Dampskibet „Alf" i Maanedsfragt og under denne Befragtning ankom „Alf" den 19 Januar 1901 til Bilbao med en Ladning Klipfisk fra Island, som ved Udlosningen viste sig for endel at være bedærvet.

Ladningseieren Schmedling & Co. i Bilbao anlagde Søgsmaal mod „Alf"s Kaptein Taarland efter at have lagt Beslag paa Fragten, som tilkom Salomon Davidsen, der havde bortfragtet „Alf" til dette Firma for denne Tur. Ved Dom i Bilbao blev derefter saaledes kjendt for Ret:

Indstævnte Lars Taarland skal betale til Firmaet Schmedling & Co. Beløbet for $3^1/_2$ Tons Klipfisk af Kvalitet som bestemt i Dokument Folio 4 i Sagens Akter beregnet efter Markedspriser her den 19 Januar 1901 samt Forskjellen i Pris for 5 Tons af nævnte Klipfisk i god Tilstand og den Pris den solgtes til, hvis Salget har fundet Sted, eller i modsat Fald den Pris, den kan sælges til efter Experters Mening, hvilket Beløb til sin Tid skal betales af den ved Beslaglæggelsen i Henhold til Protokollens Pag. 19 tilbageholdte Fragt, saaledes at Omkostningerne ved Beslaglæggelsen og den retslige Besigtigelse er for Indstævntes Regning og uden særlig at idømmes Sagens Omkostninger.

Den 26 Februar 1903 mødte Schmedling & Co.s og Kaptein Taarlands Sagfører for en Notar ved Retten i Bilbao og erklærede der, at de med deres Parters Samtykke vare blevne enige om at afgjøre Dommen uden Skjøn og sluttede de saadan Overenskomst, at der af det beslaglagte Fragtbeløb udbetaltes Schmedling og Co. som Godtgjørelse for den beskadigede Klipfisk Pesetas 6150 og for Udgifter ved Beslaglæggelsen og Besigtigelse Pesetas 1050, tilsammen Pesetas 7200.

Dette Beløb blev derefter udbetalt Schmedling & Co. af det Salomon Davidsen tilkommende Fragtbeløb, og har denne derefter under denne Sag saggivet S/S „Alf"s Rederi til Godtgjørelse for dette Udlæg og for sine Udlæg for Kaptein Taarland i Anledning af Beslaglæggelsen og Processen efter fremlagt Regning til samlet Beløb Pesetas 10 656,50, omgjort til Kr. 5679,28, hvortil han har tillagt for Udgifter ved Oversættelser af Dokumenter og Konsulat-

attest Kr. 177,64, saaledes at det hele paastaaede Beløb bliver Kr. 5856,92, og har han paastaaet sig tilkjendt Renter deraf fra Paaklagen og Sagens Omkostninger. Citantens principale Paastand om Sagens Afgjørelse ved Voldgift er af ham senere under Sagen frafaldt.

Indstævnte S/S „Alf"s Rederi har paastaaet sig frifundet og tilkjendt Sagsomkostninger. Indstævnte har til Støtte for sin Paastand anført, at Dommen i Bilbao ikke er forbindende for Rederiet af følgende Grunde: Rhederiet paastaar, at „Alf"s Fører, Taarland, var Citantens Mand og repræsenterede kun denne saavel ved Konnossementtegningen som under Processen. Indstævnte henviser herom til Certepartiets Bestemmelse om, at Befragteren havde paataget sig alt Ansvar for Kapteinens Handlinger. Det var Citanten, som ved sin Fuldmægtig i Bilbao, Amland, ordnede alt vedkommende Processen, befalede Taarland at anlægge denne, at engagere den Sagfører, han — Citanten — vilde have, og Kapteinen blev af Citanten paalagt at afreise med sit Skib fra Bilbao strax efter, at Processen var anlagt. Indstævnte paastaar ogsaa, at Dommen blev afsagt overfor Citanten, og at denne paatog sig alt Ansvar i Anledning af Processen. Indstævnte henviser ogsaa til, at det var Citanten, der opgjorde alt med Schmedling & Co. i Anledning af Dommen.

Endvidere procederer Indstævnte paa, at Skaden paa Klipfiskelasten var hændelig Skade foraarsaget ved Storm og Uveir paa Reisen, og at Rederiet saaledes intet Ansvar har for denne Skade og henviser derhos til Konnossementet, hvori Kapteinen har fraskrevet sig ethvert Ansvar for Beskadigelse af Lasten.

Videre paastaar Indstævnte, at Dommen i Bilbao er fremkommen efter en ufuldstændig Procedure, og at der forøvrigt under samme intet er godtgjort om, at Kontrakten er misligholdlt fra Rederiets eller Kapteinens Side.

Efter Indstævntes Paastand maa Sagen i sin Helhed blive at afgjøre efter norsk Ret.

Med Hensyn til Citantens Paastand forøvrigt har Indstævnte henvist til, at Dommen i Bilbao ikke lyder paa det paastævnte Beløb, idet Omkostningerne for Sagen ikke er medtaget i Dommen, hvorhos Indstævnte paastaar, Omkostningerne ved Dokumenternes Oversættelse i Danmark er Omkostninger, der vedkommer nærværende Sag, men ikke Sagen i Bilbao. At Citanten i Bilbao har vedtaget Dommen og opgjort Erstatningsbeløbet med en mellem ham og Schmedling & Co. overenskommen Sum, paastaar Indstævnte er Rederiet uvedkommende, og at Beløbet iethvert Fald maa afgjøres ved Skjøn.

Citanten har imod Indstævntes Indsigelser anført, at Kaptein Taarland som Fører af „Alf" selvfølgelig var Rederiets Repræsentant, og den der ved sit Forhold forpligtede dette. Dommen i Bilbao blev afsagt mod Taarland som „Alf"s Fører og er forbindende for Rederiet. At Beslag blev lagt i Fragten, der tilhørte Citanten, og at denne derfor var den, der maatte udrede Beløbet, forandrer efter Citantens Paastand ikke Forholdet. Citanten benægter at have havt noget med Konnossementtegningen at gjøre og henviser til Sjøfartslovens Paragraf 144 „Konnossementet er Grundlaget for Forholdet mellem Skibsfører og Ladningsmodtager". Dommen i Bilbao kan ikke omgjøres i Norge. Bilbao var det rette Forum og Taarland rette Sagvolder. Citanten benægter, at han eller hans Fuldmægtig engagerede Sagfører for Taarland i Bilbao. Sagføreren

blev antaget af Taarland med Assistance af Citantens Fuldmægtig, der assisterede denne under Affæren. Er der noget forsømt under Proceduren i Bilbao maa det efter Citantens Paastand være Taarland, der maa bære Skylden herfor. At Taarland fik Ordre til at forlade Bilbao snarest muligt, finder Citanten at være en naturlig Følge af, at „Alf“ laa under Tidscerteparti. Han benægter, at han havde overtaget nogetsomhelst Ansvar i Anledning af Processen i Bilbao.

At Skaden paa Klipfisklasten skyldes S/S „Alf“ og dets Fører er i Dommen fastslaaet, idet der udtrykkelig er anført, at „Skaden skyldes Mangel paa Omhu og Skjødesløshed fra Taarlands Side ved ikke at holde Skibet tæt“, og derfor paastaar Citanten, at Kapteinen og Rederiet maa staa inde for Skaden.

Citanten protesterer mod Indstævntes Henvisning til Konnossementets Bestemmelse „fri for Beskadigelse“, som han paastaar er forsilde fremsat og derhos uden Betydning, efter at Dommen i Bilbao er afsagt. At Sagen med Schmedling & Co. blev ordnet underhaanden som skeet, paastaar Citanten var i Henhold til den Fuldmagt, som Taarland havde meddelt sin Sagfører, hvilken Fuldmagt er fremlagt under Sagen.

De af Indstævnte fremlagte Erklæringer fra Taarland og Erklæring fra Niels Voll benægter Citanten som urigtige og ubeedigede.

Citanten henviser til, at han i sin Paastand kun har gjort Krav paa at faa refunderet af „Alf“s Rederi, hvad han har udlagt i Anledning af Processen i Bilbao, hvilke Udlæg han har maattet gjøre for „Alf“s Kaptein.

Parterne har ogsaa procederet adskilligt paa, hvorvidt Skaden paa Klipfiskelasten var begrundet i „Alf“s Tilstand og Førerens Uagtsomhed og derhos om, hvorvidt denne har undladt nogen nødvendig Retshandling for at befri sig og Rederiet for Ansvar, men efter det Resultat, hvortil Retten kommer, ansees det unødvendigt at indgaa nærmere paa disse Punkter.

Men Hensyn til Indstævntes Paastand om, at „Alf“s Fører ved omhandlede Anledning var „Citantens Mand“ og udelukkende i sin Stilling repræsenterede denne og dets Henvisning herom til Certepartiets Bestemmelser, skal Retten bemærke, at Certepartiet angaaende Citantens og Kapteinens Forhold og Ansvar har følgende Bestemmelse:

„Kapteinen skal skjønt ansat af Rederiet staa under Befragterens Ledelse og følge hans Instruktioner hvad angaar Beskjæftigelse, Agenter og andre Arrangements, og Befragter indgaar paa at friholde Rederiet for alle Følger og alt Ansvar, som maatte opstaa ved at Kapteinen undertegner Konnossementer eller paa anden Maade retter sig efter Befragteren“.

En Følge heraf vilde det været, at „Alf“s Rederi vilde været fri for ethvert Ansvar i Anledning af omhandlede Klipfisklasts Beskadigelse, om denne havde sin Grund i Overtrædelser af Konnossementet eller paa Grund af Befragterens Ordres eller Bestemmelser, men dette er ikke Tilfældet. Skaden skrev sig, efter hvad der i Dommen i Bilbao er anført, alene fra „Mangel paa Omhu og Skjødesløshed fra Førerens Side ved ikke at holde Skibet tæt“, og Dommen er udelukkende baseret herpaa.

For dette Kapteinens Forhold har Certepartiet ingen Bestemmelse og det maa behandles som en Førers Forhold til en almindelig Befragtning og ligeoverfor Rederiet som Rederiets Ansvar for sin Kaptein efter de almindelige

Sjøretsbestemmelser og herom indeholder Sjøfartslovens Paragraf 8 Bestemmelser — Se Høiesteretsdom 1893*) Pag. 642. Efter denne Paragraf hefter Rederiet for den Skade, der foraarsages af Skibsføreren ved Forsømmelse eller Uagtsomhed i Tjenesten. Dommen i Bilbao kan ikke omgjøres her ved Retten — Hagerups Proces I Del Pag. 72 flg. — og Indstævnte kan ikke høres med den Indsigelse, at Proceduren under Sagen i Bilbao var ufuldstændig, thi er der noget forsømt under Sagens Gang, maa dette blive Førerens, Taarlands, Sag, idet det havde været hans Pligt at sørge for, at hans og Rederiets Tarv blev fuldt varetaget under Processens Gang. At Processen førtes mod „Alf"s Fører og at denne havde givet en Advokat i Bilbao Fuldmagt til at udføre Sagen og foretage alt fornødent, er paa det Rene, og der er intet dokumenteret til Støtte for Indstævntes Paastand om, at Citanten paa nogen Maade havde taget Sagen i sin Haand, end mindre for, at han ved sin Kommissionær havde overtaget Ansvaret for samme. Til hvad derom indeholdes i Taarlands Erklæring ligesom til dennes øvrige Udtalelser kan der intet Hensyn tages, saa meget mere som det er oplyst, at han er Medreder i „Alf".

At Citantens Kommissionær tilraadede eller paalagde Føreren at losse Ladningen istedetfor at nægte Losning til Fragten var betalt, og at denne gjorde dette, kan formentlig ingen Indflydelse have havt paa Sagens Udfald, og at Citanten forlangte, at Kapteinen skulde fortsætte sin Reise efterat Ladningen var losset og ikke med sit Skib paavente Udfaldet af Processen, var en naturlig Sag, da „Alf" laa under Maanedscerteparti.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Citanten maa være berettiget til hos Indstævnte at faa refunderet, hvad der efter Dommen i Bilbao er paalagt Kaptein Taarland som Fører af „Alf" at udrede, hvori er indbefattet de Omkostninger, som er forvoldte ved Beslaglæggelsen og Besigtigelsen, ligesom Citanten ogsaa maa blive at refundere de Omkostninger, som han har maattet udrede til vedkommende Advokat, der har ført Sagen m. m., hvorover han har fremlagt Opgjør, hvis Poster ikke er benægtet, og som efter Opgjøret udgjør 4506,50 Pesetas.

Naar Citanten derimod har paastaaet sig tilkjendt det Beløb, som han har udbetalt Schmedling & Co. efter det Opgjør, som dennes og Kaptein Taarlands Advokater underhaanden var blevne enige om skulde træde istedenfor den Erstatning, som ved Dommen var bestemt, finder Retten ikke at kunne give denne Paastand Medhold, idet den ikke kan finde, at den af Kaptein Taarland i Anledning af Processen udstedte Fuldmagt til sin Advokat dateret 25 Januar 1901 hjemler Advokaten nogen Bemyndigelse til at foretage et saadant underhaands Opgjør.

Nævnte Fuldmagt gaar kun ud paa alt, hvad der har (?) Hensyn til den Proces, der skulde anlægges mod Kaptein Taarland, var nødvendigt, men udenom, hvad der i Anledning af Processen var nødvendigt, indeholder Fuldmagten intet.

Heller ikke finder Retten, at den kan tilkjende Citanten det Beløb af Kroner 177,64 som i hans fremlagte Regning er opført for Oversættelse af Dokumenter, idet disse Omkostninger vedkommer nærværende Proces.

---

*) Skal være 1903.

Retten kommer saaledes efter hvad der foran er anført til det Resultat. at „Alf“s Rederi under Exekutions Tvang maa tilpligtes at betale, hvad der efter Dommen i Bilbao er paalagt Kaptein Taarland at udrede samt Citantens Udlæg vedkommende Processen i Bilbao 4506,50 Pesetas, alt i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden og med 4 % Rente fra Sjøretsindkaldelsen den 10 Juli f. A.

Sagens Omkostninger ophæves.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 20	Aargang VII	1906

63.

Norges Høiesteret, den 27 Juli 1906.

P. H. Løhmann
(Advokat Melhuus)

mod

Gjerdsjø & Bakkevig
(Advokat Ramm).

Dampskibet „Haraldsvang" overseiler tre Kister indeholdende levende Aal, og Rederiet sagsøges i den Anledning til Erstatning men frikjendes, da det ikke ansees tilstrækkelig godtgjort, om Kisterne havde været fortøiet udenfor det almindelige Farvand ved Indløbet til Haugesund. Denne Tvivl antoges at maatte gaa ud over Kisternes Eier, fordi han itide kunde have sikret sig det nødvendige Bevis for Kisternes Anbringelse udenfor det almindelig benyttede Farvand.

Angaaende nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til Præmisserne for den af Haugesunds Sjøret under 2 Marts 1904 afsagte Dom, hvorved saaledes blev kjendt for Ret:

„Gjerdsjø & Bakkevig som bestyrende Reder pr. D/s „Haraldsvang“ af Haugesund bør for P. H. Løhmanns Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves“.

Denne Dom er af P. H. Løhmann ved Stævning af 19 August 1904 indanket for Høiesteret, hvor Appellanten har nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom underkjendes, og at de Indstævnte, Gjerdsjø & Bakkevig, som bestyrende Redere for Dampskibet „Haraldsvang“ tilpligtes at betale Appellanten, Fiskeexportør P. H. Løhmann Kr. 1324,60 — tretten Hundrede og fire og tyve 60/100 — Kroner — eller subsidiært den Sum, som ved Skjøn optaget paa de Indstævntes Bekostning, bliver fastsat tilligemed Renter fra Forligsmæglingen 7 Oktober 1903 og tilstrækkelige Sagsomkostninger saavel for Sjøretten som for Høiesteret“.

Indstævnte har paastaaet sig frifundne og hos Appellanten tilkjendte tilstrækkelige Forsvarsomkostninger for Høiesteret.

For nærværende Ret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling, er fremlagt forskjellige nye Dokumenter, nemlig 2 Thingsvidner og endel Karter og Fotografier over Aastedet foruden nogle Erklæringer.

Forsaavidt Indstævnte har antydet, at der kunde være Grund til ex officio at afvise Sagen fra Sjøret, bemærkes, at Høiesteret ikke finder saadan Afvisning fornøden, særlig under Hensyn til, at Appellanten har bygget sit Erstatningskrav bl. a. paa, at Dampskibet „Haraldsvang“ ved omhandlede Anledning manøvrerede feilagtig og var utilstrækkelig bemandet.

En af de Voterende antager navnlig under Henvisning til den Retst. 1899 p. 330 meddelte Dom, at Sagen ex officio maa afvises fra Sjøretten.

Hvad angaar Realiteten kommer Høiesteret til samme Resultat som Sjøretten, hvis Begrundelse man i det Væsentlige tiltræder. Processens Omkostninger for Høiesteret findes at burde ophæves.

To af de Voterende, der ikke finder at kunne tage Hensyn til Indstævntes Paastand om, at Skibets senere Forlis maa føre til Indstævntes Frifindelse, antager at Appellantens Erstatningskrav bør tages tilfølge. Det kan nemlig efter disse Voterendes Mening ikke karakteriseres som nogen Uforsigtighed af Appellanten, at han havde sine Aalekister fortøiet paa omhandlede Sted og „Haraldsvang“ maa da antages at have Skylden for den stedfundne Kollision, da det ikke er oplyst, at denne Kollision skyldes et Skibet utilregneligt Uheld.

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.
Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Da Dampskibet „Haraldsvang" af Haugesund paa Reise fra Stavanger til Haugesund Onsdag den 26 August 1903 om Eftermiddagen gik ind paa Haugesunds Havn mellem Garpeskjær, Hasseløen og Risøen for at ankre kom Skibet i Kollision med 3 udenfor Baardsens Sjøhus paa Hasseløen fortøiede Kister, tilhørende P. H. Løhmann, Kristiansand, og indeholdende levende Aal. 2 af Kisterne blev delvis knust, saa at den i dem værende Aal slap ud og gik tabt. P. H. Løhmann har nu ved Sjøretsstævning af 30 September 1903, saggivet Firmaet Gjerdsjø & Bakkevig, Haugesund, som bestyrende Redere for D/S „Haraldsvang" og efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt saadan Paastand: „at de Indstævnte som bestyrende Redere for D/S „Haraldsvang" tilpligtes at betale Citanten Kr. 1324,60 subsidiært Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa de Indstævntes Bekostning, eller efter Rettens Skjøn, for ved de omhandlede Kisters Overseiling Citanten forvoldte Tab, lovlige Renter af, hvad der maatte blive Citanten tilkjendt, samt tilstrækkelige Sagsomkostninger.

De Indstævnte har paastaaet sig frifundne og tilkjendt Forsvarsomkostninger. Nogen Paastand om Afvisning fra Sjøretten er ikke fremsat, og til ex officio at afvise Sagen som ikke henhørende under Sjøret findes der ihvertfald ikke at være Grund (jfr. „Retstidenden" 1903 S. 122). Havnens Udseende der hvor Begivenheden indtraf, vil sees af den af Citanten fremlagte Copi af Bykartet (Dok. No. 5). Som dette viser ligger Baardsens Sjøhus (Kartets No. 5) inde i en Bugt og paa østre Side af Indløbet til denne ligger et Sjøhus (Kartets No. 7), hvis sydvestre Hjørne stikker ud i Sjøen. Ca. 50 Meter vestenfor Bugten stikker der ud en liden Odde, kaldet Skagen.

Citanten gjør gjældende, at Kisterne laa indenfor en Linje trukken fra det sydvestre Hjørne af det sidstnævnte Sjøhus og Skagen, hvilken Linje Citanten betegner som „Havnelinjen", og han beskriver deres Stilling saaledes: Kisterne var ved Taugtamper af omkring en Favns Længde fastgjort i et Taug, hvis ene Ende var fastgjort i sydøstre Hjørne af Baardsens Sjøhus (paa Bykartet, Dok. 5, indtegnet som No. 4, skal være 5), medens den anden Ende var fastgjort i et udlagt Anker, og ved Maaling af Citantens herværende Kommissionær (1ste Hovedvidne) har det senere vist sig, at den yderstliggende Kiste var fastgjort i dette Taug i knappe 7 Favnes Længde fra Hushjørnet, og Kisterne kan, da Vinden stod fra Syd, saaledes ikke have befundet sig mere end høist 6 Favne fra det omhandlede Sjøhushjørne. Skibet har, paaberaaber Citanten sig videre, været ude af det rette Farvand, og der har været manøvreret feilagtig fra Skibets Side; Skibet havde ikke Havnelods ombord. Forøvrigt mener Citanten, at man har den samme Ret til at have Aalekister liggende paa Havnen som andre Fartøier, og han anfører, at Kisterne, der er 13—14 Fod lange og omkring 4 Fod brede ved Anledningen var godt synlige, og at de ogsaa er observeret fra Skibet.

De Indstævnte hævder bl. a., at Kisterne har ligget i en Afstand af 12—15 Favne „fra Land" og ikke som Citanten paastaar, alene knappe 7

Favne fra Hjørnet af Baardsens Sjøhus; Manøvreringen under Ankringen udførtes korrekt, og Citanten har alene sig selv at takke for Skaden; al den Stund han har lagt Aalekisterne ude paa Havnen, hvor Fartøier til Stadighed gaar ud og ind, maatte han være forberedt paa, at de let kunde blive paaseilede og ødelagte. Selv om der havde været nogen Feil ved Manøvreringen, maatte det samme gjælde, mener de Indstævnte; man har ombord ingen Pligt til at se efter Ting som Aalekister, der ikke har sin Plads paa Havnen. Om det passerede indeholder „Haraldsvang"s Dagbog følgende: „Afgik fra Stavanger Onsdag den 26 August 1903 Kl. 3 Eftermiddag med Lods ombord, bestemt til Haugesund. Styrende nordover efter sammes Anvisning . . . — Ankom til Haugesund Kl. 6 Aften. Under Ankringen paa den indre Red trak Propelvandet nogle Aalekister — som var forankret paa Sydsiden af Hasseløen — ind under Agterenden og kom disse i Berørelse med Propellen, hvoraf 2 gik istykker. Efter Opgave af Eieren skulde samme indeholde ca. 1200 Kg. Aal. Fortøiede Skibet for 2 Ankre og 50 Favne Kjetting paa hver, samt 2 Kabler iland agter. —

Skibets Fører har under Sjøforklaringen udtalt, at Aalekisterne laa ca. 15 Favne „fra Land" og viste sig at ligge meget slak i Fortøiningerne, og under Svingningen af Skibet, medens Maskinen gik med sagte Fart forover, og Skibet var forankret med Styrbords Anker, kom Aalekisterne ind under Propellen, antagelig paa Grund af Draget fra denne. Den Lods, som havde fulgt „Haraldsvang" fra Stavanger, men som havde fratraadt Kommandoen, før Skibet gik ind paa Haugesunds Havn, har under Sjøforklaringen provet, at Kisterne antagelig laa ca. 12—15 Favne „fra Land", og paa lignende Maade har Skibets 1ste Styrmand og 2den Styrmand bedømt Kisternes Afstand „fra Land".

1ste Hovedvidne under Sagen, en Handelsmand, der er Citantens Kommissionær, har forklaret, at Kisterne var fortøiet paa følgende Maade: I Baardsens Sjøhus var fastgjort en Græstrosse, hvis anden Ende var fast i et Skøiteanker, der var udlagt i Retning omtrent mod Peder Lies Sjøhus paa Riseen, og i denne Trosse var de 3 Aalekister belagte med Taugstjerter, hvis Længde fra Trossen til Kisterne var ca. $^1/_2$ Favn. Hvor lang Trossen var, har Vidnet ikke nu kunnet sige bestemt, men han har efter Katastrofen sat sammen den i Baardsens Sjøhus gjenhængende Ende og en Ende, han fandt paa „Haraldsvang"s Propel, og Længden af disse Ender udgjør tilsammen $11^1/_2$ Favn. Vidnet mener, at han paa „Haraldsvang"s Propel har fundet igjen den Ende, som var fast i Ankeret, idet han vilde se Mærker efter Ankerringen paa den der fundne Trosseende. Vidnet mener videre, at den yderste Kiste har ligget 7 Favne omtrent fra det sydøstre Hjørne paa Baardsens Sjøhus; Kisterne var $2—2^1/_2$ Favne lang. 2det Hovedvidne, en Sjømand, har forklaret, at efter foretagen Opmaaling fra det Sted, hvor den yderste Kiste af Vidnet nu antages at have ligget, skulde denne Kiste have været fastbundet i Forankringstauget omkring 7 Favne fra det sydøstre Hjørne paa Baardsens Sjøhus, men da Vidnet intet bestemt har at holde sig til, beror dets Bedømmelse af, hvor Kisterne laa, alene paa et løst Skjøn. Paa samme Maade har 3die Hovedvidne forklaret sig med Hensyn til hvor Kisterne laa. 2det Hovedvidne har derhos forklaret, at der i en Afstand af ca. 7 Favne fra Baardsens Sjøhus over mod Riseen ved Høivande er en Dybde af $3^1/_2$—4 Favne. Vidnet har været med at lægge ud det Skøiteanker, hvori den Trosse, i hvilken Kisterne var belagte, var fast, og han

har ligeledes været med og taget den afslidte Trosse af „Haraldsvang"s Propel. Vidnet mener, at der maa være kommet bort et Stykke af Trossen, og at dette hænger igjen i Ankeret, da de 2 Ender, som nu haves i Behold, efter Vidnets Mening tilsammen er kortere end Trossens oprindelige Længde. Det saa for Vidnet ud som, at „Haraldsvang" først fik Tag i den yderst liggende Kiste; Vidnet saa før ingen Rykning i Trossen, og han mener derfor, at „Haraldsvang"s Propel ikke først har taget fast i den Del af Trossen, som var udenfor den yderste Kiste; „Haraldsvang"s Boug pegte mod Teineskjær, da Skibet kolliderede med den yderste Aalekiste.

Retten finder, at det efter de fremkomne Oplysninger er paa det uvisse, i hvilken Afstand Kisterne har ligget fra Baardsens Sjøhus. Hvad 1ste Hovedvidne har forklaret om Græstrossens Længde, afsvækkes af 2det Hovedvidnes Prov. Og kan der ikke lægges Vægt paa den af Vidnerne under Sjøforklaringen gissede Afstand, hvis Udgangspunkt „fra Land" efter det stedlige Forhold tillige er ubestemt, saa gjælder det samme 2det og 3die Hovedvidnes Forklaring, idet disse Vidners Opgave over Kisternes Afstand fra Baardsens Sjøhus alene er løst Skjøn paa Grundlag af, hvor Kisterne efter en Erindring, der ikke er oplyst at støtte sig til noget bestemt, antages at have ligget. Men naar det saaledes ikke er bragt paa det Rene, hvor langt ud fra Baardsens Sjøhus Kisterne har ligget, blir Spørgsmaalet dernæst, hvorvidt det er Citanten, der har Bevisbyrden for, at Kisterne har ligget indenfor den nævnte Linje, Sjøhuset No. 7 Skagen, hvilken Linje Parterne synes at være enige om danner den indre Grænse for det almindelige Farvand, eller om det er Indstævnte, der har at godtgjøre, at Kisterne har ligget udenfor denne Linje.

Retten antager, at dette Spørgsmaal efter de almindelige Regler for Bevisbyrdens Fordeling maa besvares til Gunst for de Indstævnte, hvad ogsaa Billighed tilsiger, da Citanten paa Forhaand kunde have sikret sig Beviset, hvilket ikke er Tilfældet med de Indstævnte. Men har Citanten Bevisbyrden, findes dette igjen at maatte lede til de Indstævntes Frifindelse.

Thi har Kisterne ligget udenfor den nævnte Linje og altsaa i det almindelige Farvand, synes dette i og for sig afgjørende for Sagens Udfald. Det kan efter Rettens Mening ikke forlanges, at man ombord i et Skib som „Haraldsvang", der efter Veritasregistret var 1657 Reg. Tons Brutto og havde en Længde af 263,9, en Bredde af 34,6 og en Dybde af 23,2 engelske Fod, skal i et knapt og vanskeligt Farvand som det paagjældende have sin Opmærksomhed henvendt paa saa lidet synlige Ting som Fiskekister. Derimod maa Retten karakterisere det som en Uforsigtighed, der maa gaa ud over vedkommende selv, at henlægge saadanne Kister i et trafikeret Farvand.

At man ombord i „Haraldsvang" har været opmærksom paa Aalekisterne før Sammenstødet skeede, er ikke oplyst.

Som antydet, er der under Proceduren ogsaa omhandlet, hvorvidt „Haraldsvang" har manøvreret korrekt eller ikke, ligesom det er omhandlet, hvorvidt den Omstændighed, at Skibets Ankerkjætting under Fældningen af Ankeret slog sig uklar, saa Udstikningen et Øieblik standsede, har været medvirkende til, at Skibet kom nærmere Hasseløen end det ellers vilde have gjort, og den urigtige eller ukorrekte Manøvrering skulde efter Citantens Anbringende have bestaaet deri, at Skibet ved Indseilingen paa Havnen gik for nær Garpeskjærene og som Følge deraf fik for krap Sving. Paa disse Spørgsmaal finder

Retten det dog unødvendigt at indgaa, idet det, som nævnt, antages afgjørende til de Indstævntes Frifindelse, at det ikke er godtgjort, at Skibet har været udenfor det almindelige Farvand. Sluttelig bemærkes, at Fartøier ikke er pligtige til at benytte Havnelods i Haugesund. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

64.

Landsoverretten i København, den 17 September 1906.

Mægler Clausen af Nyborg som Repræsentant for Rhederiet for Dampskibet „Lady Mildred" af London, „Lombardian steamship Company" sammesteds

(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Firmaet Otto Mønsted af Odense, Grosserer Wilhelm Nielsen sammesteds og Andelsselskabet „Frejr" af København

(Overretssagfører V. S. Salomonsen).

Et Restparti af en Ladning Bomuldsfrøkager skulde losses med al mulig Hurtighed overensstemmende med Skik og Brug paa Stedet. Alt Arbeidet med Losningen baade den Del, der hvilede paa Skibet, og den Del, der hvilede paa Modtagerne, overtages af et Speditionsfirma, og Losningen forsinkes den første Dag derved, at der ikke kunde skaffes tilstrækkelig Arbeidskraft. Antaget at Modtagerne ikke er ansvarlige for den saaledes opstaaede Forsinkelse.

I Følge et i New-York den 13 Oktober 1902 med D'Herrer Williamson i Rauers afsluttet Certeparti indtog Dampskibet „Lady Mildred", 1382 Netto Register Tons, tilhørende „Lombardian steamship Company" i London og ført af Kaptajn W. Wills, i Savannah i Amerika en Ladning Bomuldsfrøkager ca. 3200 Tons, at aflevere i en eller to danske Havne. I Certepartiet var Fragten for det Tilfælde, at to Havne skulde anløbes, fastsat til 10 sh. 6 d. pr. Ton, der var indrømmet i alt 16 Liggedage til Lastning og Losning, og Overliggedagsgodtgørelse var bestemt til 4 d. pr. Dag pr. Netto Register Ton. Det var derhos bestemt, at Befragterne skulde

besørge Indladningen, og at Befragternes Agenter skulde betale Udgifterne ved Ladningens Losning, medens Skibet skulde præstere Damp- og Spilmænd til at drive Spillene samt yde Brug af Redskaber. I de af Kaptajn Wills udstedte Konnossementer, i hvilke „Southern Cotton Oil Co." nævnes som Afladere, var Fragten angivet til 15 sh. 9 d. pr. Ton, og det var bestemt, at Varerne skulde tages fra Skibssiden der, hvor Skibet losser, med al mulig Hurtighed i Overensstemmelse med Skik og Brug i Lossehavnen, idet de i modsat Fald vilde blive udlossede af Skipperen og oplagte paa Modtagerens Bekostning.

Efter at Indladningen var tilendebragt med et Forbrug af 7½ Liggedage, sejlede Skibet til København, hvor det i 6 Liggedage udlossede ca. 1813 Tons. Derfra gik Skibet til Nyborg, hvor det til de Appelindstævnte Firmaet Otto Mønsted af Odense, Grosserer Wilhelm Nielsen sammesteds og Andelsselskabet „Frejr" af København som Ladningsmodtagere udlossede Restladningen, der androg ca. 1887 Tons. Skibet indkom i Nyborg Havn den 9 Januar 1903, og Losningen paabegyndtes Lørdag den 10 Januar om Morgenen, fortsattes Mandag den 12 Januar og følgende Dage, og sluttedes Torsdag den 15 Januar ved Middagstid. Der udlossedes i alt 2.820.109 Pd., nemlig:

Den	10	Januar	222.580	Pd.
„	12	„	682.457	„
„	13	„	842.069	„
„	14	„	880.652	„
„	15	„	192.351	„

Allerede Tirsdag Morgen den 13 Januar forlangte Kaptajn Wills Depositum for Overliggedagspenge under Henvisning til, at de i Certepartiet fastsatte Liggedage udløb samme Dags Middag. De Appelindstævnte afslog dette Forlangende, og efter at Kaptajn Wills den følgende Dag havde ladet foretage Søprotest ved Notarius publicus, oplagde han efter Aftale 25 Tons af Ladningen for Skibets Regning til Dækning af Overliggedagspenge, hvorefter Losningen fortsattes som før. De Appelindstævnte deponerede i Anledning af det saaledes passerede for at erholde Raadighed over de omtalte 25 Tons Overliggedagspenge for én Dag med 420 Kr., men da de ansaa Kaptajn Wills Forlangende for lovstridigt og uhjemlet, begærede de ved Rekvisition af 15 Januar til Fogden i Nyborg Arrest foretaget for de nævnte 420 Kr. samt for de dem ved Kaptajn Wills Optræden paaførte Omkostninger, som de fore-

løbigt ansatte til 500 Kr. Efter at en af Kaptajn Wills og Appellanten: Mægler Clausen af Nyborg som Rhederiets Repræsentant fremsat Protest var bleven forkastet ved Fogdens Kendelse af 16 Januar, blev der derpaa til Sikkerhed for de nævnte Beløb samt yderligere Omkostninger, ialt 962 Kr. 06 Øre, dekreteret Arrest i et Beløb af 4500 Kr., som Appellanten sad inde med paa Skibets Vegne. Under en mod Appellanten som Rhederiets Repræsentant ved Nyborg Købstads Søret i Henhold til Stævning af 20 Januar 1903 anlagt Sag paastod de Appelindstævnte derefter bemeldte Arrestforretning stadfæstet og Rhederiet tilpligtet at taale, at der foretoges Udlæg i det arresterede for det ovennævnte Beløb med Renter 5 % p. a. af 420 Kr. fra den 15 Januar 1903 og Sagens Omkostninger, medens Appellanten paastod Rhederiet frifundet for de Appelindstævntes Tiltale og Arresten ophævet samt Sagens Omkostninger paalagte de Appelindstævnte. Ved Sørettens den 19 December 1904 afsagte Dom blev Arresten stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt for et Beløb af 567 Kr. 06 Øre — nemlig 420 Kr. med Tillæg af 147 Kr. 06 Øre i Omkostninger, — hvorimod den iøvrigt blev ophævet. De Appelindstævnte kendtes derhos berettigede til at gøre Udlæg i det arresterede til Fyldestgørelse for deres nævnte Fordring paa 567 Kr. 06 Øre med Renter som paastaaet af 420 Kr. samt for Sagens Omkostninger, der bestemtes til 150 Kr. I Henhold til denne Dom blev der derefter under en den 3 Januar 1905 paa Byfogedkontoret, hvor Parterne gav Møde, afholdt Fogedforretning, givet de Appelindstævnte Udlæg for ialt 808 Kr. 72 Øre — 567 Kr. 06 Øre med Tillæg af Renter 41 Kr. 33 Øre og Sagsomkostninger 150 Kr. samt Omkostningerne ved Forretningen — idet dette Beløb strax overleveredes den for de Appelindstævnte mødte Sagfører.

Idet Appellanten her for Retten har paaanket nævnte Søretsdom og Exekutionsforretning paastaar han Dommen forandret overensstemmende med sin Paastand i første Instans, det givne Udlæg ophævet og de Appelindstævnte tilpligtede at betale Rhederiet 808 Kr. 72 Øre med Renter deraf 5 % p. a. fra den 3 Januar 1905 samt Sagens Omkostninger for begge Retter. De Appelindstævnte procedere til Stadfæstelse af Søretsdommen og Exekutionsforretningen og paastaar sig tilkendt Sagens Omkostninger her for Retten.

Sagens Afgørelse beror efter det anførte paa, om de Appelindstævnte have været pligtige til at betale Overliggedagsgodtgørelse, og det er uomtvistet, at der ved Bedømmelse herafalene bliver

at tage Hensyn til Konnossementerne, medens Bestemmelserne i Certepartiet, som Kaptajn Wills oprindeligt paaberaabte sig, ere uden Betydning i Forhold til Ladningsmodtagerne. Efter de Appelindstævntes Begæring blev der den 13 Januar 1903 udmeldt tvende Skønsmænd for at faa konstateret, hvor hurtigt „Lady Mildred" kunde udlosse den omhandlede Restladning Bomuldsfrøkager, naar Losningen udførtes hurtigst muligt efter Skik og Brug i Nyborg, og disse Mænd skønnede, at der med en Arbejdsdag paa 9½ Time kunde losses 5 Tons i Timen pr. Gæng (ɔ: det til et Ophejsningsapparat hørende Sæt Arbejdere ombord og i Land) og at Skibets fire Luger vare saa store, at der ved hver Luge kunde arbejde to Gæng ad Gangen. Efter dette Skønsresultat, der maa lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse, skulde der losses 380 Tons eller ɔ: 772.160 Pd. pr. Arbejdsdag, og Losningen skulde have været tilendebragt i lidt over 3½ Arbejdsdage. Naar Losningen i Virkeligheden medtog en Dag længere, beror dette som det fremgaar af, hvad ovenfor er anført om det hver af Dagene udlossede, derpaa, at der den 10 Januar blev udlosset mindre end der skulde, idet Losningen, hvis der den 10 Januar var blevet udlosset saameget, som der i Gennemsnit udlossedes den 12, 13 og 14 s. M. vilde have været tilendebragt Onsdag den 14 Januar ved Middagstid. De Appelindstævnte gør imidlertid gældende, at det daarlige Resultat af Losningen den 10 Januar maa tilregnes Skibet, idet dette ikke den Dag var istand til at levere mere ved Skibssiden, end der blev modtaget, og de formene derfor, at denne Dag maa lades ude af Betragtning ved Afgørelsen af, om de skulle betale Overliggedagsgodtgørelse. Det er i saa Henseende oplyst, at Losningen i sin Helhed udførtes af Speditionsfirmaet Brandt, Korch, Mammen og Drescher, og at dette Firma ikke i Nyborg kunde skaffe Arbejdere til at losse den 10 Januar. Appelindstævnte Nielsen skaffede derfor 24 Arbejdere fra Odense, som Firmaet fordelte med 12 Mand ombord og 12 Mand i Land, saaledes at der arbejdedes med fire Gæng. Der maa herefter gaas ud fra, at Losningsarbejdet slet ikke vilde have kunnet fremmes den 10 Januar, hvis ikke en Del af de Appelindstævnte Nielsen fremskaffede Folk vare blevne anvendte ombord i Skibet, idet der navnlig intet foreligger om, at Appellanten eller Kaptajn Wills have kunnet eller have søgt gøre noget for at skaffe Folk til at aflevere Ladningen ved Skibets Side. Appellanten har nu vel for Overretten under Henvisning til en Sætning i Konnossementerne, af hvilken der foreligger forskellige ikke samstemmende Translatør-

oversættelser, gjort gældende, at Konnossementet maa forstaas saaledes, at Losningen i sin Helhed, derunder ogsaa Varernes Aflevering ved Skibssiden, skulde foregaa paa Ladningsmodtagernes Bekostning og Risiko; men der maa gives de Appelindstævnte Medhold i, at denne Fortolkning af Konnossementet ikke kan komme i Betragtning, fordi den ikke er fremkommen under Proceduren i første Instans og i al Fald tildels er i Strid med, hvad Appellanten for Underretten har anført. Det er derhos oplyst, at Appellanten, der tillige var Repræsentant for Befragterne, i denne Egenskab har betalt nævnte Speditionsfirma for den Del af Losningsarbejdet, som udførtes paa Skibet, og at der saaledes ikke har været stillet Krav i saa Henseende til de Appelindstævnte. Idet den stedfundne Forsinkelse af Losningen herefter maa tilregnes Skibet, maa det have sit Forblivende ved den indankede Dom, hvis Bestemmelser om Sagens Omkostninger i første Instans efter Omstændighederne billiges, og bemeldte Dom vil følgelig tilligemed den i Henhold til samme foretagne Exekutionsforretning, mod hvilken ingen særlig Anke er fremført, være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Overretten findes Appellanten at burde betale de Appelindstævnte med 100 Kr.

Med Hensyn til de for Overretten fremlagte Dokumenter foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen og den paaankede Exekutionsforretning bør ved Magt at stande.

I Sagsomkostninger for Overretten bør Appellanten, Mægler Clausen af Nyborg som Repræsentant for Rhederiet for Dampskibet „Lady Mildred“ af London, „Lombardian steamship Company“ sammesteds til de Appelindstævnte, Firmaet Otto Mønsted af Odense, Grosserer Wilhelm Nielsen sammesteds og Andelsselskabet „Frejr“ af København betale 100 Kr., der udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

65.

Bergens Sjøret, den 13 Oktober 1906.

Dampskibet „Karmsund"s Rederi
(Advokat E. Heidenreich)
mod
Dampskibet „Midnight Sun"s Rederi
(Overretssagfører Henrik Ameln).

Dampskibene „Karmsund" og „Midnight Sun" støder sammen en Sommermorgen paa Buknefjorden. „Midnight Sun" havde Vigepligten, da den havde „Karmsund" paa sin Styrbords Side med Kurs, som krydsede dens egen, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 19*, og den blev derfor anseet at have den største Skyld i Sammenstødet. Samtidig fandt Retten imidlertid, at „Karmsund" heller ikke var uden Skyld, idet den havde holdt Kursen uforandret med fuld Fart, lige indtil Sammenstødet viste sig uundgaaeligt, jfr. *de samme Reglers §§ 27 og 29*. „Midnight Sun" fandtes derefter at burde bære sin egen Skade og Halvdelen af „Karmsund"s, jfr. *Sjøfartslovens § 222*.

Den 7 August 1905 ca. Klokken 5 om Morgenen indtraf paa Buknefjorden et Sammenstød mellem Dampskibet „Karmsund", der var paa Nordgaaende i Rute fra Stavanger til Bergen, og Turistdampskibet „Midnight Sun", der fra Sjøen kom ind Buknefjorden paa Vei til Sand i Ryfylke. Af begge Skibes henholdsvis den 9 og 10 August optagne Sjøforklaringer fremgaar det, at „Karmsund", efterat have passeret Fjeldøens Fyr, styrede Kurs N. $^1/_4$ V. for at anløbe Alvestadkroken i Buknesundet (se det fremlagte Kart), da man der ombord i nordvestlig Retning og altsaa om Bagbord fik se „Midnight Sun", hvis Kurs var N.O. t. O. Afstanden mellem Skibene var da antagelig ca. 3 Kvartmil. Paa denne Maade nærmede Skibene sig hinanden, idet „Karmsund"s Fart af Vidnerne opgives dels til $10^1/_2$ og dels til 11 à $11^1/_2$ Mil, medens „Midnight Sun"s Fart opgives til ca. 8 eller henved 9 Mil, i ethvert Fald ikke over 9. De ovennævnte Kurser, som skar hinanden, holdt begge Skibe hvert for sig uden væsentlig Forandring i Peilingerne, og da det tilsidst viste sig, at et Sammenstød vilde være uundgaaeligt, blev der ombord i „Karmsund" slaaet Stop i Maskinen og øieblikkelig bagefter givet fuld Fart agterover, idet der samtidig signaliseredes med 3 korte Stød i Fløiten, men inden Maskinen havde faaet virke agterover, stødte „Karmsund"

med Baugen mod „Midnight Sun"s Styrbords Side ved Faldrebet, som er agtenom Midtskibs. Efter Sammenstødet fortsatte Skibene hvert for sig sin Fart, men da de begge havde faaet Skade, og da hver af Parterne lægger Ansvaret for Sammenstødet paa den anden, har de sagsøgt hinanden til at betale Skadeserstatning. Rederiet „Karmsund", hvis Skade ved Sjøretsbesigtigelse er taxeret til 8175 Kroner, paastaar „Midnight Sun"s Rederi tilpligtet i Erstatning for Skade, Omkostninger og Tab at betale 10 503 Kroner, medens Paastanden for „Midnight Sun", hvis Skadetaxt ifølge Besigtigelsen andrager til 6150 Kroner foruden 550 Kroner for midlertidig Udbedring af Skibet i Bergen, gaar ud paa, at dets Rederi hos „Karmsund"s Rederi tilkjendes Erstatning efter Skjøn. Hver af Parterne har paastaaet sig frifunden for den andens Tiltale. Fra „Karmsund"s Side gjøres det gjældende, at „Midnight Sun" som det af Skibene, der under deres skjærende Kurser havde det andet paa Styrbords Side, ifølge Styringsreglernes § 19 skulde styre af Veien, hvorimod det paa „Midnight Sun"s Vegne anføres, at „Karmsund" under de forhaandenværende Omstændigheder maatte i Forhold til det andet Skib ansees som et indhentende Fartøi, og at Pligten til at styre af Veien derfor ifølge Reglernes § 24 paalaa „Karmsund".

Ifølge nævnte § 24 er et Fartøi at anse som indhentende, naar det haler ind paa et andet fra hvilkensomhelst Retning, som er mere end 2 Streger agtenfor tværs af dette, og altsaa i en saadan Stilling til det andet, at det om Natten vil være ude af Stand til at se nogen af det andets Sidelanterner, men at „Karmsund" har været saaledes situeret i Forhold til „Midnight Sun", kan ikke antages. Vistnok maa „Karmsund" ifølge Vidneforklaringerne antages at have gjort større Fart end „Midnight Sun", (se foran), saa at den forsaavidt har halet ind paa denne, men dette er ikke tilstrækkeligt, idet det tillige kræves, at der hales ind fra en saadan Retning som i § 24 angivet, og dette sidste kan her ikke antages at have været Tilfældet. Ved „Karmsund"s Sjøforklaring har Styrmanden, som havde Vagten, forklaret, at „Midnight Sun" fra først af blev observeret tværs eller noget forenfor tværs af „Karmsund". Dette Skibs Lods forklarer, at „Midnight Sun" opdagedes forenfor tværs, uden at han kan sige hvor langt forenom, og at den aldrig var agtenfor tværs, medens den Mand som stod tilrors, forklarer, at „Midnight Sun" iagttoges antagelig 1 à 2 Streger forenom tværs og hele Tiden var forenom tværs. Da alle tre er enige om, at man, om det havde været mørkt fra

„Karmsund" vilde seet „Midnight Sun"s grønne (Styrbords) og fra „Midnight Sun" „Karmsund"s røde (Bagbords) Lanterne, saa er de altsaa alle af den Mening, at „Karmsund" i hvert Fald ikke har været saa langt som over to Streger agtenfor tværs paa „Midnight Sun".

Ved „Midnight Sun"s Sjøforklaring har Styrmanden, som var Vagthavende, forklaret, at „Karmsund", da han først fik Øie paa paa den, befandt sig agtenom tværs af „Midnight Sun", medens dette Skibs Lods har forklaret, at han fik se „Karmsund" omtrent ret tværs af „Midnight Sun". Han saa af og til over mod „Karmsund", tilføier han; men først da den var i ca. 1 Kvartmils Afstand, begyndte han at skjønne, at Kurserne vilde skjære hinanden, „Midnight Sun" havde da „Karmsund" fremdeles omtrent tværs paa Styrbords Side. Han antog, siger han, at „Midnight Sun" ved fremdeles at holde sin Kurs vilde gaa klar af „Karmsund" forenom den, men „Karmsund"s Fart var større end af Vidnet forudsat, saa at „Midnight Sun" ikke naaede at gaa forenom. „Midnight Sun"s Rormand forklarer, at han ikke havde observeret „Karmsund" før umiddelbart før Sammenstødet, og at han da saa den strax agtenfor tværs i en Vinkel af ca. 45 Grader. Efter dette har altsaa „Midnight Sun"s Vidner ikke udtalt sig noget om, at „Karmsund" observeredes mere end to Streger agtenfor tværs, hvad Lodsens Udsagn tværtom udtrykkelig modsiger, idet det som anført gaar ud paa, at „Karmsund" baade fra først af og senere, lige indtil Skibene var paa en Kvartmils Afstand, havdes omtrent tværs af „Midnight Sun". Af dette Udsagn fremgaar det specielt ogsaa — hvad de øvrige Vidneforklaringer ikke giver nogen Anledning til Tvivl om —, at det fra først af bestaaende Retningsforhold mellem Skibene er bleven omtrent uforandret, efterhvert som de avancerede og nærmede sig til hinanden, et Forhold, som finder sin Forklaring deri, at „Karmsund", efter hvad foran er bemærket, gjorde adskillig større Fart end „Midnight Sun". Og ligesom efter samtlige anførte Forklaringer Retningsforholdet maa antages at have været det i Styringsreglernes § 19 kfr. § 22 omhandlede, saa at det paalaa „Midnight Sun" at styre af Veien for „Karmsund" ved at give Bagbord Ror og gaa agtenom, saa maa Lodsen paa „Midnight Sun" ogsaa have forstaaet dette, naar han som anført selv erklærer at have skjønnet, dengang Skibene var komne paa en Kvartmils Afstand, at Kurserne vilde skjære hinanden. Paa „Midnight Sun" har man saaledes handlet i Strid med Styringsreglerne ved som skeet at holde Skibets Kurs uden For-

andring, indtil det var for sent, idet der umiddelbart før Sammenstødet blev givet Styrbord Ror (altsaa med Tanke paa at gaa forenom „Karmsund“) men for sent, idet Skibet ikke engang var begyndt at svinge, da „Karmsund“ stødte paa det (se Rormandens Udsagn ved Sjøforklaringen). Heller ikke blev der gjort noget for at standse Skibet, idet Maskinisten udtrykkelig siger, at Farten blev vedligeholdt uforandret før saavelsom efter Sammenstødet. Hvad der i Proceduren anføres om, at „Karmsund“ som et mindre Skib og som gaaende med stærkere Fart var lettere at manøvrere end „Midnight Sun“, kan selvfølgelig ikke komme i Betragtning under Forhold som her, hvor man havde Fjorden aaben for sig og hvor saaledes intet kunde hindret „Midnight Sun“ fra i fuldt betimelig Tid at have handlet pligtmæssig ved at styre af Veien for det andet Skib istedetfor som skeet at holde Kursen uforandret indtil sidste Øieblik i den Tanke at skulle kunne gaa forenom det.

Naar det paalaa „Midnight Sun“ at styre af Veien, havde „Karmsund“ ifølge Styringsreglernes § 21 at holde sin Kurs og sin Fart, og da dette var, hvad den gjorde, saa gjøres det fra dens Side gjældende, at Ansvaret for Sammenstødet maa falde paa „Midnight Sun“ alene. Herom maa imidlertid mærkes den § 21 vedføiede Anmærkning, hvorefter et Fartøi i den Situation, „Karmsund“ her var i, har at tage saadanne Forholdsregler, som bedst vil hjælpe til at forebygge Sammenstød, naar det er kommet saa nær det andet, („Midnight Sun“), at Sammenstødet ikke kan undgaaes ved Forholdsregler fra dettes Side alene. I Anmærkningen er henvist til § 27, hvorefter der ved Reglernes Anvendelse skal tages behørigt Hensyn til alle for Sammenstød forhaandenværende Farer og til enhver særegen Omstændighed som maatte gjøre det nødvendigt at afvige fra Reglerne for at undgaa øieblikkelig Fare, og til § 29, hvorefter intet i Reglerne skal fritage noget Fartøi for Følgerne af Forsømmelse i at iagttage saadanne Forsigtighedsregler, som almindelig Sjømandsskik eller Tilfældets særegne Omstændigheder maatte tilsige. Med disse Forskrifter for Øie skjønnes „Karmsund“ ikke at kunne siges fri for at have en Andel i Ansvaret, naar man der ombord holdt Kursen uforandret og med fuld Fart, lige indtil Sammenstød viste sig uundgaaeligt (se herom Styrmandens, Lodsens og Maskinistens Forklaringer). Da blev der slaaet Stop og fuld Fart agterover, men at Skibene i det Øieblik maa have været lige ind paa hinanden, fremgaar af Maskinistens Udsagn, hvorefter Maskinen inden Sammenstødet antagelig kun fik gjort 5

à 8 Omdreininger agterover, og det hele kom altsaa for sent. Naar man ombord i Karmsund saa, at „Midnight Sun“ vedblev sin Kurs og ikke holdt af for Bagbord Ror, saa burde man der ombord i Tide og altsaa paa en rimelig Afstand fra „Midnight Sun“ have foretaget noget for at forebygge det indtrufne, hvad enten man vilde stoppe Farten eller foretage Kursforandring, og havde man det gjort, maatte Sammenstødet kunnet undgaaes. Efterhvert som Skibene nærmede sig hinanden, var der Anledning til at overveie Situationen, og naar det indvendes, at en Manøvre fra „Karmsund“ kunde mødes med en fra „Midnight Sun“, der kunde medføre Kollision, saa maa det erindres, at under saadanne Omstændigheder enhver Manøvre skal tilkjendegives ved Fløitesignal (Reglernes § 28). Klart maa det i hvert Fald være, at Skaden vilde blevet mindre, dersom man paa „Karmsund“ ikke havde ventet saa længe med at slaa stop og bak i Maskinen.

Da „Midnight Sun“ maa have Hovedskylden for det indtrufne, idet man der ombord har begaaet den første Feil og tillige den største ved at undlade at styre af Veien, saa at den fremkomne Situation er dette Skib fra først af at tilregne, saa kan der ikke tilkjendes „Midnight Sun“s Rederi nogen Erstatning, hvorimod det findes at maatte erstatte en Del af Skaden og Tabet for „Karmsund“s Rederi, hvilken Del af Rettens Pluralitet ansættes til en Halvpart. Undertegnede Andreas Olsen voterer for to Tredieparter i Betragtning af, at „Midnight Sun“ intetsomhelst foretog for at undgaa Kollisionen, ligesaalidt som den bagefter foretog noget for at forvisse sig om den Skade, der var forvoldt paa det andet Skib. Da Beregningen af Skadens Størrelse er omtvistet, maa den blive at fastsætte ved Skjøn, hvad Parterne ogsaa under Proceduren er blevne enige om, dog saaledes, anføres der fra „Midnight Sun“s Side, at Retten afgjør, hvorvidt nogen Post bortfalder som henhørende under Sagsomkostninger. Hermed antages at maatte være sigtet til de i „Karmsund“s Rederis Regning opførte Beløb for Udgifter ved Sjøforklaring og Besigtigelse og for Udlæg til Sagfører, formodentlig i Anledning af disse Forretninger. Retten kan imidlertid ikke finde Grund til at lade Udgifter af denne Art fragaa som noget, der skulde ligge udenfor Erstatningskravet. Skjønnet antages at burde optages paa Parternes fælles Bekostning, ligesom Procesomkostningerne vil blive at ophæve. Paa Grund af Bemærkning i „Midnight Sun“s Procedure om, at der ikke kan kræves Namsdom, vil Henvisning ske til Sjøfartslovens § 222.

Thi kjendes for Ret:

Dampskibet „Midnight Sun"s Rederi bør med Ansvar efter Sjøfartslovens § 222 i Erstatning for Skade og Tab, som ved det i Sagen omhandlede Sammenstød er forvoldt for Dampskibet „Karmsund"s Rederi til dette betale 1/2 — en Halvdel — af det Beløb, hvortil nævnte Skade og Tab ansættes ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa begge Parters fælles Bekostning, idet Skjønnets samlede Beløb dog ikke maa sættes høiere end til 10 503 Kroner. Af Skjønsbeløbet svares 4 (fire) pCt. aarlig Rente fra 13 September 1905, til Betaling sker. Forøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Edv. Bessesen.

L. W. Hansen. *Andr. Olsen.*

Rettelse:

Side 97, Linje 6 f. N. staar: Kaskoassurandørerne, læs: Fragtassurandørerne.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 21 | **Aargang VII** | **1906**

66.

Norges Høiesteret, den 17 November 1906.

A/S Nitedals Tændstikfabrik
(Advokat Ingstad)

mod

Jacob O. Lyngaas & Co. som Repræsentant for Nord-Deutsche Versicherungsgesellschaft og Nord-West-Deutsche Versicherungsgesellschaft
(Advokat Hofgaard).

Den i Samlingens Aargang VI, Side 100 ff., som No. 20 indtagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania angaaende Spørgsmaalet, om Kaskoassurandørerne er forpligtede til at betale Omkostningerne ved Bortfjernelse af et Vrag, stadfæstes af Høiesteret.

I nærværende Sag er ved Christiania Sjøret under 27 Marts 1905 saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte Jacob O. Lyngaas & Co. som Repræsentant for Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft og for Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft bør for Citantskabets Nite-

dals Tændstikfabriks Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves".

Sjøretsdommen er indanket for Høiesteret af Nitedals Tændstikfabrik, som har paastaaet Dommen underkjendt samt sig tilkjendt Kr. 1020 med Renter og Sagsomkostninger for begge Retter.

Jacob O. Lyngaas & Co. har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet óg sig tilkjendt Sagsomkostninger for Høiesteret.

Sagens nærmere Omstændigheder vil erfares af Sjøretsdommens Præmisser. Medens Sagen har henstaaet for Høiesteret, er der optaget et Thingsvidne i Kristiania. Under dette er fra Appellantens Side Bestyreren af Agnæs Fabrik og fra Indstævntes Side den ved Leiligheden benyttede Besigtigelsesmand samt vedkommende Assuranceagent førte som Vidner. Ved de saaledes fremkomne Oplysninger er imidlertid ikke Sagen bragt i nogen anden Stilling. Fabrikbestyreren har forklaret, at det forekommer ham, at Agenten under den straks efter Ulykken foretagne Besigtigelse paalagde ham ikke at flytte Vraget; men Agenten kan ikke erindre at have givet saadant Paalæg, og Besigtigelsesmanden har ikke hørt, at det blev givet. Derimod har Besigtigelsesmanden provet, at han tilraadede at flytte Vraget snarest mulig, og de to andre Vidner er enige i, at der blev talt om Vragets Flytning. Hvad angaar Skrivelsen af 12 November 1903 har Agenten bekræftet, at det ikke var Meningen gjennem samme at erkjende eller overtage nogen Forpligtelse til at flytte Vraget; han har fra første Færd haft den Opfatning, at Flytningen var af Lyngaas & Co. anseet at være dem uvedkommende.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i alt Væsentligt henholde sig til dens Begrundelse.

Sjørettens Dom vil saaledes blive at stadfæste. Processens Omkostninger for Høiestret findes at burde ophæves.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

67.

Landsoverretten i Viborg, den 8 Oktober 1906.

Fisker Ingemann Carlsen i Skagen
(Overretssagfører Johnsen)
mod
Fisker Hans Pedersen, sammesteds.

Sølovens Bestemmelser om Partrederi ansees anvendelige paa Eierne af en aaben Motorbaad, der benyttes til Fiskeri.

Medens Fiskerne Niels Thomsen Støtt og Anders Bruun samt Indstævnte, Fisker Hans Pedersen, alle af Skagen, — der i Forening med Citanten, Fisker Ingemann Carlsen sammesteds, eje og drive Fiskeri med Motorbaaden „Skagerak“, saaledes at Udbyttet af Fiskeriet deles i 6 Parter, hvoraf 4 tilfalde Baadens Eiere til lige Deling og 2 henlægges til en saakaldet „Baadkasse“, af hvilken Udgifterne til Reparationer og Nyanskaffelser afholdes, — i Sommerhalvaaret 1905 vare fraværende fra Skagen for at aftjene deres Værnepligt, blev den ommeldte Baad benyttet af Citanten, der antog det fornødne Mandskab og fiskede med den i omtrent en Maaned fra den 23 April f. A. og derefter fra den 19 Juli til først i September f. A. Under Anbringende af, at Citanten ikkun for det sidstnævnte Tidrums Vedkommende har aflagt Regnskab til sine Medinteressenter men har vægret sig ved at aflægge saadant Regnskab for den førstnævnte Fiskeperiode, har Indstævte, idet han videre har anbragt, at der med Hensyn til den nævnte Baad bestaar et Partrederi, for hvilket han er bestyrende Reder, under nærværende Sag ved en Søret paastaaet Citanten med sin beskikkede Kurator Fisker Anders Carlsen i Skagen tilpligtet under Dagmulkt at aflægge behørigt og detailleret Regnskab over det af ham i dette Tidsrum foretagne Fiskeri og over den Part i Udbyttet, der tilfalder Motorbaaden. Ved Søretsdommen er Citanten — efter at en af ham under en særskilt Procedure af Sagens Formalitet nedlagt Paastand om Sagens Afvisning fra Sjøretten, var forkastet ved dennes Kendelse af 7 Maj d. A., og han derpaa havde indladt Sagen til Dom uden at tage til Genmæle i Realiteten, — kendt pligtig under en Bøde af Kr. 5 til Skagen Købstads Kæmnerkasse for hver Dag, han sidder Dommen overhørig,

at aflægge behørigt og detailleret Regnskab til Indstævnte over det af ham med den omhandlede Motorbaad i Tiden fra 23 April f. A. i ca. 1 Maaned foretagne Fiskeri og over den Part i Udbyttet, der tilfalder Motorbaaden, hvorhos Citanten er tilpligtet at godtgøre Indstævnte Processens Omkostninger i 1ste Instans med 20 Kr. Sagen er nu af Citanten med Kurator efter Stævning til fornævnte Fisker Hans Pedersen med dennes beskikkede Kurator Fisker Lars C. Bruun i Skagen indanket her for Retten, hvor han, idet han tillige særskilt har paaanket den fornævnte Kendelse, har gentaget sin Paastand om, at Sagen afvises fra Sjøretten. Indstævnte har ikke givet Møde for Overretten.

Til Støtte for sin nævnte Paastand har Citanten gjort gældende, at Søretten — idet nærværende Sag ikke angaar et Forhold, der omhandles i Søloven — ikke er kompetent til at tage Sagen under Paakendelse, i hvilken Henseende han har anført, *at* den paagældende Motorbaad — der er en aaben Baad paa et Par Tons — ikke er et „Skib" i den Forstand, hvori dette Udtryk tages i Søloven, og *at* der under alle Omstændigheder ikke med Hensyn til den bestaar noget Partrederi imellem Baadejerne eller overhovedet et saadant Forhold, der kunde betegnes som „Rederi", hvorimod Forholdet er et almindeligt, lige Sameje.

Ligesom der imidlertid ingen Hjemmel findes til at antage, at det omhandlede Fartøj — hvis Drægtighed efter Indstævntes uimodsagte Anbringende er over 2 Tons, og hvis Værdier er omkring ved 2000 Kr. — paa Grund af dets forholdsvis mindre Størrelse eller dets Anvendelse til Fiskeri ikke omfattes af Bestemmelserne i Sølov af 1 April 1902, saaledes maa navnlig ogsaa Reglerne i Lovens 2det Kapitel om Rederi være anvendelige paa det Forhold, der omhandles under nærværende Sag, og denne findes derfor i Overensstemmelse med Lov om Oprettelse af Søretter af 12 April 1892 § 1 rettelig at være tagen under Paakendelse af Søretten.

Forsaavidt Citanten derhos har bestridt Indstævntes Kompetence til under Sagen at optræde tillige paa de tvende andre Baadejeres Vegne, maa denne Indsigelse, der forøvrigt henhører under Sagens Realitet og saaledes ikke vil kunne medføre Sagens Afvisning, efter det foreliggende anses som ganske ubeføjet, og idet det saaledes maa billiges, at Citanten, der som det fremgaar af det ovenanførte, ikke har taget til Genmæle i Realiteten, ved Søretsdommen er tilpligtet under Tvangsmulkt at aflægge det forommeldte Regnskab, vil bemeldte Dom, hvis Bestemmelser i Hen-

seende til Dagbødens Størrelse og angaaende Processens Omkostninger i 1ste Instans tiltrædes, være at stadfæste.

Efter dette Udfald af Sagen, samt idet Indstævnte, som meldt, ikke har givet Møde for Overretten, bliver der ikke Spørgsmaal om Tilkendelse af Procesomkostninger sammesteds.

Statskassens Ret vil være at forbeholde med Hensyn til, at det af Indstævnte den 2 April d. A. for Underretten fremlagte Indlæg ikke er skrevet paa behørigt stemplet Papir. Iøvrigt ses i Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at det af Indstævnte, Fisker Hans Pedersen, den 2 April 1906 for Underretten fremlagte Indlæg ikke er skrevet paa behørigt stemplet Papir.

Det Idømte udredes og iøvrigt at efterkommes inden 8 Uger efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

68.

Christiania Sjøret, den 8 November 1906.

Eiendomsdomsag vedk. A/S „Elma"
(Advokat Adeler).

Eiendomsdom erhvervet efter foreløbig Registrering ifølge den *norske Lov om Registrering af Skibe af 4 Mai 1901 § 23.*

Ved Stævning berammet den 3 Juli 1906 og bekjendtgjort overensstemmende med Reglerne i Lov af 4 Mai 1901 om Registrering af Skibe, dens § 34, har Aktieselskabet „Elma" anlagt nærværende Sag og paastaaet sig kjendt eiendomsberettiget til Bark „Elma".

Af den fremlagte Udskrift af det endelige Skibsregister for Kristiania fremgaar, at Skibet den 23 December 1904 er indført i Kristianssands Skibsregister og den 9 Mai 1906 er overført til Kristiania Skibsregister, hvorefter dets Hjemsted nu er Kristiania, Kjendingsbogstaver I. C. V. Q., Drægtighed i Registertons 799,62 Brutto, 742,97 Netto. Som Eier af Skibet er oprindelig registreret Aktieselskabet Bark „Elma", dog uden tilstrækkelig registreret Adkomst. Derhos er den 12 Februar 1906 foreløbig registreret Skjøde fra Bestyrelsen i nævnte Aktieselskab til et nyt Aktieselskab af samme Navn, og sidstnævnte Selskab har nu anlagt nærværende Eiendomssag. Det bemærkes, at efter Udskriften udløber den af Registerføreren ifølge Lovens § 23 satte Frist den 15 November 1906.

Ved Sagens Paaraab meldte sig ingen som indstævnt.

Citantskabets Bestyrer Disponent O. M. Halvorsen afgav ved Sagens Anhængiggjørelse personligt Møde.

Ved de af Citantskabet fremskaffede Oplysninger, specielt Kjøbekontrakt af 31 Januar 1906 med paategnet Kvittering af 10 Februar 1906 for Kjøbesummens Erlæggelse, den i det tidligere Selskab førte Forhandlingsprotokol, kfr. specielt Generalforsamlingen den 12 Oktober 1905, samt den fremlagte Erklæring fra Flerheden af Aktionærerne i samme, maa det ansees tilstrækkelig sandsynliggjort, at Salget til Citantskabet materielt er i sin Orden. Efter nævnte Forhandlingsprotokol maa det derhos ansees godt-

gjort, at Sælgeren har været i uanfægtet Besiddelse af Skibet fra Aaret 1901.

Der kan saaledes i materielretslig Henseende ikke være noget til Hinder for, at Citantskabets Paastand tages tilfølge.

I formel Henseende bemærkes, at der kan reises Tvivl om, hvorvidt Eiendomsdomsag kan anlægges af den, hvis Adkomstdokument alene foreløbig er registreret i Skibsregistret efter Skibsregisterlovens § 23, eller om Eiendomssag alene kan anlægges af den, der endelig er bleven indført i Skibsregistret som Eier. Der synes dog at tale saavidt stærke Grunde for — ialfald analogisk — Anvendelse af Lovens § 34 ogsaa i det i Lovens § 23 omhandlede Tilfælde, at Retten ikke finder at burde afvise Sagen ex officio.

Thi kjendes for Ret:

Citantskabet Aktieselskabet „Elma“ kjendes eiendomsberettiget til det i det endelige Skibsregister for Kristiania indførte Skib, Bark „Elma“ Kjendingsbogstaver I. C. V. Q., af Drægtighed i Registertons 799,62 Brutto, 742,97 Netto.

3—11—1906.

M. C. Backer.

7—11—1906.

H. F. Schetelig.

7 & 9—11 1906.

A. Krøger.

69.

Sø- og Handelsretten i København, den 12 September 1906.

„Danske Lloyd" Sø- og Transportforsikrings Aktieselskab
(Overretssagfører G. Bang)
mod
Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab"
(Overretssagfører Simonsen).

Rederiet ansees ikke ansvarligt for Skade paa et Parti Glas, idet Retten fandt det antageliggjort, jfr. *Sølovens § 142*, at Skaden ikke skyldtes Mangler ved Stuvningen men derimod Skibets Arbejde i Søen i haardt Vejr.

Under denne Sag havde Sagsøgerne „Danske Lloyd" Sø- og Transportforsikrings Aktieselskab oplyst, at de i Henhold til Generalpolice af 25 September 1905 have maattet udrede et Beløb af 4614 Kr. 98 Øre til Hornemann & Hansens Glasfabrik ved Frederik Hornemann og I. S. Meyer som Erstatning for Skade paa et Parti Glas (Glaces savonnées), der var forsendt fra Antwerpen med det de Indstævnte Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab" „Valdemar" og som ved Ankomsten til Københevn viste sig at være ødelagt. Idet Sagsøgerne hævde, at Skaden skyldes den Omstændighed, at Stuvningen ved Indladningen ikke er foretaget paa forsvarlig Maade, paastaa de de Indstævnte tilpligtede at erstatte dem det nævnte Beløb med Renter deraf 5 % aarligt fra Stævningens Dato, den 21 Marts 1906. De Indstævnte paastaa sig frifundne.

Af Sagens Oplysninger fremgaar det, at Dampskibet „Valdemar" efter endt Indladning afgik fra Antwerpen den 20 Januar d. A. og ankom her til Staden den 23 s. M. ved Middagstid. Vejret var under Rejsen hertil stormfuldt, og Skibet slingrede og arbejdede haardt i Søen. Det viste sig ved Lugernes Aabning, der fandt Sted i Overværelse af tvende Skippere som tilkaldte Besigtigelsesmænd, at Ladningen i Storlasten, hvor det omhandlede Parti Glas befandt sig, havde forskudt sig over mod Styrbords Side; men de nævnte Besigtigelsesmænd have erklæret og som Vidner bekræftet, at de fandt Stuvningen forsvarligt udført. Losningen paabegyndtes strax, men blev standset et Par Timer senere, som det maa antages paa Foranledning af Sagsøgerne, efter at

disse fra en Forvalter hos Firmaet Hornemann & Hansen, der var kommet tilstede og havde været ombord i Skibet, vare blevne underrettede om, at Glasset var beskadiget. Efter Begjæring af Sagsøgerne blev der derpaa af Rettens Formand udmeldt tvende Mænd til at besigtige Partiet og skønne over Aarsagen til den opstaaede Beskadigelse. Ved den af disse Mænd den 24 Januar d. A. foretagne Forretning fandt de, at Kasserne, som indeholdt Glas, havde været stuvede i Storlasten fra Skibsside til Skibsside; men de Kasser, der havde staaet i Midten, vare allerede bragte i Land. Det viste sig, at Kasserne laa i en skraa Plan c. 6″ Styrbord over — dette Maal taget ved den øverste Ende af Kasserne — idet dog Kasserne i Bagbords Side efter Skibets Ankomst hertil vare rejste lodret op, og ved nøjere Undersøgelse fandtes det, at Kasserne havde arbejdet betydeligt, og at flere var ramponerede. Mændene, der fandt, at Emballagen var for svag, eller at det havde været heldigere, om Kasserne havde været tilvirkede af tykkere Træ, skønne de efter det Anførte og efter den Forklaring, Kaptajn og Styrmand afgav for dem, at Kasserne havde været forsvarligt stuvede i Antwerpen, og at det daarlige Vejr havde foraarsaget den fremkomne Skade. De bemærkede imidlertid, at de burde have været tilkaldte, før der var begyndt med Losningen af Varerne i Storlasten, og ved Afhjemlingen af Forretningen tilføjede de, at det ikke var muligt for dem at danne sig et virkeligt Skøn over, hvorledes Kasserne havde været stuvede paa Indladningsstedet. Om denne Stuvning maa det ved afgivne Vidneforklaringer anses oplyst, at Kasserne udfyldte Lastrummet fra Stringer til Stringer, idet de vare stillede med Bredsiden mod hverandre. De store Kasser, hvor det heromhandlede Glas var, stod paa begge Sider, medens der i Midten var stillet mindre Kasser i to Lag indeholdende Glas af et andet Parti, og ovenpaa disse mindre Kasser, der ikke naaede helt op til den øverste Del af de større Kasser, var anbragt noget Tovværk. Under Stringeren paa Styrbords Side var anbragt en enkelt lav Kasse, der sluttede tæt op til Skibssiden og havde samme Bredde som Stringeren; det tilsvarende Rum paa Bagbords Side var udfyldt med haardt Tovværk i Ruller. Kasserne stod paa denne Maade helt kompakt, saa at de ikke kunde rokkes, og den sidste maatte tvinges paa Plads ved Hjælp af Brækjern eller Koben. Det maa endelig anses godtgjort, at en af Kasserne paa Styrbords Side under Reisen var bleven klemt sammen, saaledes at Laaget var trykket ned i Kassen, der som Følge heraf optog mindre Plads, end den havde gjort ved Ind-

ladningen. De Indstævnte formene, at det herved forklares, at Ladningen havde forskudt sig.

Da det efter det Anførte strax ved Lugernes Aabning viste sig, at Ladningen i Storlasten havde forskudt sig, og da der herefter under Hensyn til Ladningens Beskaffenhed var al Grund til at antage, at der, som det ogsaa viste sig, var sket betydelig Skade, burde Føreren af „Valdemar“ eller de Indstævnte i Overensstemmelse med Sølovens § 41 andet Stykke have foranlediget afholdt en lovlig Besigtigelsesforretning ved dertil af Retten beskikkede Mænd, forinden Udlosningen begyndte. Der findes under disse Omstændigheder ikke at kunne lægges videre Vægt paa det af de tvende Skippere, der vare til Stede ved Lugernes Aabning, udtalte Skøn om Stuvningens Forsvarlighed; men da det dog ved den efter Sagsøgernes Foranstaltning foretagne Skønsforretning i Forbindelse med det iøvrigt oplyste skønnes at være gjort antageligt, at Skaden ikke skyldes Mangler ved Stuvningen, men er bevirket ved Skibets Arbejden i Søen i det haarde Vejr, vil det efter Sølovens § 142 ikke kunne paalægges de Indstævnte at svare til Skaden. De Indstævnte ville som Følge heraf være at frifinde, uden at der bliver Anledning til at komme ind paa Betydningen af nogle Klausuler i det paagældende Konnossement, som de Indstævnte subsidiært have paaberaabt sig, til deres Forsvar.

Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaa sig tilkendt, ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Statskassens Ret vil være at forbeholde, forsaavidt det maatte befindes, at den den 30 Maj d. A. fremlagte Skadens Kvittering fra Hornemann & Hansens Glasfabrik burde have været stemplet under Hensyn til den deri indeholdte Overdragelse til Sagsøgerne af mulige Regresfordringer. Iøvrigt foreligger ingen Stempelovertrædelse under Sagen.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab“ bør for Tiltale af Sagsøgerne „Danske Lloyd“ Sø- og Transportforsikrings Aktieselskab i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Statskassens Ret forbeholdes, forsaavidt det maatte befindes, at den den 30 Maj d. A. fremlagte Skades Kvittering fra Hornemann & Hansens Glasfabrik burde have været stemplet under

Hensyn til den deri indeholdte Overdragelse til Sagsøgerne af mulige Regres-Fordringer.

M. V. Kirketerp.

C. A. Jørgensen. T. Hein. Peter Petersen. William Dahl.

70.

Sø- og Handelsretten i København, den 12 September 1906.

Skipper S. A. Svendsen af Marstal
(Overretssagfører Welding)
mod
„Det danske Gødningskompagni" ved dets Bestyrelse N. C. Carøe og A. Abrahamsen
(Overretssagfører Werner).

En Skipper forlanger Fragt efter Konnossementets Vægt, fordi Vægten, hvorunder Vejningen var foregaaet ved Losningen efter Skipperens Paastand ikke var i Orden. Noget Bevis for at Vejningen eller Vægten var upaalidelig eller urigtig, var imidlertid ikke ført, og Modtagerne ansaaes derfor kun pligtige at betale efter udveiet Vægt.

Ved Certeparti af 10 Marts 1906 befragtede Indstævnte „Det danske Gødningskompagni" ved dets Bestyrelse N. C. Carøe og A. Abrahamsen det Citanten Skipper S. A. Svendsen af Marstal tilhørende og af ham førte Sejlskib „Haabet", der laster ca. 110 Tons, til at føre et Parti Kunstgødning, der angaves til 110 Tons Kalisalt, fra Lübeck til Aalborg, hvor det af de Indstævnte som Modtagere skulde tages frit fra Borde. Fragten var betinget til 5 Rmk. for *udleveret* 1000 Kilo. Ifølge det udstedte Konnossement af 13 s. M., der dog samtidig var forsynet med Klausulen „Indhold og Vægt ubekendt" var indladet 200 Sække eller 20 120 Kilogram samt yderligere 90 000 Kilogram. Efter Ankomsten til Aalborg

begyndte Losningen den 21 s. M. om Morgenen og varede til den 23 s. M. Kl. 11 Formiddag, da Skibet var udlosset. Medens de 200 Sække Gødning ikke blev vejede, idet Parterne forsaavidt var enige om at henholde sig til Konnossementets Angivende, opstod der under Losningen af det øvrige løse Parti, der lossedes i Indstævntes Sække, som af Indstævntes Folk kastedes tomme ned i Lastrummet og paafyldtes der, Uenighed om Vejningen, der udelukkende skete i Land paa en de Indstævnte tilhørende Vægt og ved disses Folk.

Efter Citantens Fremstilling saa han den første Lossedag, at den benyttede Vægt var rusten og snavset og til Tider stod helt fast, hvorfor han sagde til den Mand, der forestod Vejningen, at han ikke vilde godkende denne, men forlangte autoriseret Vejning og i modsat Fald vilde henholde sig til Konnossementets Vægtangivelse. Da dette Forlangende ikke blev efterkommet, gentog Citanten det Dagen efter gennem et Par Mæglere i Aalborg overfor de Indstævntes stedlige Agent, men uden Resultat.

De Indstævnte have benægtet, at der var noget i Vejen med Vægten, eller at der den første Lossedag fremkom nogen Indsigelse fra Citanten mod Vejningen. De har derhos gjort gældende, at da det foranførte Forlangende fremsattes den anden Lossedag om Aftenen, var allerede den allerstørste Del af Ladningen udlosset og delvis allerede sendt videre pr. Bane, saa en fuldstændig Omvejning var umulig, hvorimod de ved den nævnte Leilighed vil have erklæret sig villig til at lade Omvejningen af det resterende foretage ved autoriseret Vejer, saafremt Citanten vilde betale Omkostningerne herved, hvortil han imidlertid ikke var villig.

Da den af de Indstævnte foretagne Vejning kun udviste en udlosset Vægt af ialt 105 320 Kg., hvorefter Fragten vilde blive 526 Rmk. 60 Pf., hvoraf som Forskud var betalt 150 Rmk., nægtede de Indstævnte at betale mere i Fragt end de resterende 376 Rmk. 60 Pf. Ved Stævning af 31 Marts d. A. har derefter Citanten paastaaet sig tilkendt resterende Fragt, beregnet efter Konnossementets Vægtangivelse, med 400 Rmk. med Renter 5 % fra Stævningens Dato og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har paastaaet sig frifundne mod Betaling af det af dem tidligere tilbudte Beløb uden Renter og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Der foreligger intet Bevis for, at den ved Losningen benyttede Vægt eller Fremgangsmaaden ved Vejningen har været urigtig eller upaalidelig, eller for at Citanten i denne Anledning har reklameret tidligere end den 22 om Aftenen. Men da Citanten

under de givne Omstændigheder i hvert Fald ikke paa dette Tidspunkt har været berettiget til at forlange Omvejning af de allerede vejede Partier, og da han ikke ses at have fremsat noget Forlangende om autoriseret Vejning alene med Hensyn til det uvejede forholdsvis ubetydelige Restparti, vil allerede derfor den af de Indstævnte foretagne Vejning i det hele være at lægge til Grund ved Fragtens Beregning, saaledes at de Indstævntes Paastand bliver at tage til Følge, hvorhos Citanten findes at burde tilsvare dem Sagens Omkostninger med 20 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Selskabet „Det danske Gødningskompagni“ bør til Citanten, Skipper S. A. Svendsen, i Marstal betale 376 Rmk. 60 Pf. men iøvrigt for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger betaler Citanten til de Indstævnte med Kr. 20.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

D. Torm. C. Lillienschiold. C. Bræstrup. Theodor Neubert.

71.

Trondhjems Sjøret, den 18 Mai 1906.

Marthinius Jensen
(Overretssagfører Krum)
mod
Jacob Schjervig.

Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 92 jfr. § 86* ansees anvendelig i et Tilfælde hvor en Styrmand var forhyret til et Seilskib men ikke kunde tiltræde sin Tjeneste, fordi Indkjøbet af Skibet ikke gik iorden.

Ved Stævning irettefört 12 April 1905 har fhv. Skibsfører Marthinius Jensen sagsøgt Jacob Schjervig til Betaling af formentlig tilkommende Hyre for en Maaned — stor Kr. 100,00 — i Henhold til Sjøfartslovens § 92, jfr. § 86 i Anledning sin Forhyring som 1ste Styrmand paa Barkskibet „Strathisla“ og har — efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsmægling — nedlagt Paastand paa, at Indstævnte tilpligtes at betale ham Kr. 100,00 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og anført, at der ikke med Citanten er oprettet nogen Hyrekontrakt, men at han kun skulde have Hyre, dersom Skibet blev overtaget af Indstævnte. Nogen Overtagelse har ikke fundet Sted, og efterat Indstævnte havde været i England og besigtiget det, gjorde han paa Tilbageveien herfra i Drammen Citanten bekjendt hermed. I denne Forbindelse har Indstævnte fremlagt i Afskrift tvende Skrivelser fra sig til Citanten af $^{19}/_{11}$ og $^{23}/_{12}$ 1904, hvoraf det fremgaar — af det førstnævnte — at Underhandlinger om Skibets Overtagelse fremdeles paagaar og at tilfredsstillende Resultat uden Tvivl vil foreligge i Løbet af en Uges Tid, — af det sidstnævnte —, at det endnu er tvivlsomt om Skibet, paa Grund af den Tilstand, hvori det befandtes at være, blev overtaget af ham.

Citanten, der — som boende i Drammen — har erholdt Rettens Tilladelse til at møde ved Sagfører, har anført, at der ved Citantens Forhyring ikke blev sat som Betingelse for Forhyringen, at „Strathisla“ blev overtaget af Indstævnte; tvertimod har denne i Skrivelse af $^{12}/_{10}$ 1904 til Citanten sagt, at „det omhandlede Seilskib „Strathisla“ 1280 Reg., bygget 1890 er netop

indkjøbt og er 1ste Styrmandshyren ledig". Ved Skrivelse af 15/10 1904, hvilken er fremlagt i bekræftet Afskrift, er anført bl. a.: „Henholdende til foregaaende Skrivelse samt vexlede Telegrammer, er De altsaa ansat som 1ste Styrmand ombord i Barkskibet „Strathisla". . . . . ." — og uden at Skrivelsen forøvrigt indeholder noget saadant Forbehold, som af Indstævnte paastaaet.

Da Indstævnte under Sagen overleverede sit Bo til Konkursbehandling, blev Boet adciteret, uden dog at afgive Møde. Der er ingen særskilt Paastand nedlagt mod Boet.

Retten skal bemærke, at det er paa det Rene, at Citanten af Indstævnte var ansat som 1ste Styrmand paa Barkskibet „Strathisla", og det maa da blive Indstævntes Sag at bevise — naar han sagsøges til Betaling af Hyre — at der ved Forhyringen er taget Forbehold, eller at denne er skeet under saadanne — for Citanten kjendelige — Forudsætninger, at Citanten af den Grund ingen Ret skulde have til at kræve nogen Hyre, naar disse viste sig ikke at holde Stik. Noget saadant Bevis har Indstævnte ikke ført, medens Citanten paa den anden Side findes at have sandsynliggjort, at hans Ansættelse skeede uden nogensomhelst — for ham kjendeligt — Forbehold om, at Forhyringen kun gjaldt for det Tilfælde, at Indstævnte kom til at kjøbe „Strathisla", eller at denne endnu ikke var Eier af Fartøiet. Citanten findes derfor at maatte have Krav paa Erstatning, naar Kontrakten af Indstævnte brydes uden gyldig Grund, en Erstatning, som Retten finder passende at kunne ansætte til 1 — en — Maaneds Hyre — jfr. Sjøfartslovens § 92 og § 86. Indstævnte har ingen Bemærkning gjort ved den af Citanten beregnede Hyre — Kr. 100,00 pr. Maaned.

Det bemærkes, at Sagen formentlig rettelig er anlagt ved Sjøret, og at Sjøretsbehandling neppe kan være udelukket af den Grund, at formelig Hyrekontrakt ikke er oprettet, eller fordi Indstævnte ved Forhyringen faktisk ikke var Eier af Fartøiet. Sjøfartslovens Regler om Mandskabets Rettigheder ligeoverfor den, der har optraadt og handlet som Reder, maa formentlig alligevel komme til Anvendelse.

Indstævnte findes at burde betale Citanten Sagens Omkostninger, der ansættes til Kr. 45,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Jacob Schjervig bør til Citanten Marthinius Jensen betale 100 — et Hundrede — Kroner med 4 — fire — Procent

aarlig Rente fra 11 April 1905 til Betaling sker samt Sagens Omkostninger med 45 — firti fem — Kroner.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Chr. Blom,
edsv.

Einar Dyblie. *Adolf Halseth.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
med Bidrag af
Nordisk Skibsrederforening
udgivet af
Bestyrer J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 22	Aargang VII	1906

72.

Om Panteret i Ladningen for Liggedagspenge, naar Kravet ikke er paategnet Konnossementet, samt nogle smaa Bemærkninger i Forbigaaende om Sølovens § 280.

Ifølge Sølovens § 120 har Skipperen i alle Tilfælde Ret til at gjøre Paategning paa Konnossementet om sin Fordring paa Liggedagspenge. Negter Afskiberen ham dette, vil det ikke kunne hindre Gjennemførelsen af denne Ret til Paategning, forsaavidt Skipperen kan faa sit Skib udklareret paa sine egne Konnossementer; men i de allerfleste Tilfælde vil Skipperen netop ikke kunne opnaa Udklarering uden Afskiberens Medvirken, og naar denne da negter at tage imod Skipperens egne Konnossementer med Paategning om Kravet paa Liggedagspenge, har Afskiberen det altsaa faktisk i sin Magt at gjøre den Ret illusorisk, som er givet Skipperen ved vor Sølovs § 120; thi det siger sig selv, at Skipperen ikke kan lægge sig i Proces med Last paa Kjølen for at faa Sørettens Afgjørelse af, om hans Fordring paa Liggedags-

penge er berettiget eller ei; det vil ialfald kun kunne ske i Tilfælde, hvor hans Fordring er utvivlsom, og hvor enten Befragterens økonomiske Evne eller Ladningens Værdi yder tilstrækkelig Sikkerhed for, at Erstatning vil kunne erholdes for al den Tid, Skibet er blevet opholdt som en Følge af Processen. I min Praxis har jeg aldrig hørt om endsige havt at gjøre med noget saadant Tilfælde. Negter Afskiberen at tage imod Konnossementer med Paategning om Kravet for Liggedagspenge, og Skipperen ikke kan faa Skibet udklareret uden Afskiberens Medvirken, vil Skipperen have at give efter og afseile med Konnossementet uden nogen saadan Paategning.

Under disse Omstændigheder har det betydelig Interesse at undersøge, hvilke Retsmidler Skipperen har til at sikre sig Betaling af sin Fordring, udenfor det personlige Krav mod Befragteren, som maaske er lidet eller intet værdt.

Ifølge Sølovens § 144 sidste Stykke kan skyldige Liggedagspenge og anden Erstatning i Anledning af Indladningen ikke forlanges betalt af Ladningsmodtageren, medmindre derom er taget Forbehold paa Konnossementet. Det er altsaa givet, at Modtageren ikke er personlig ansvarlig for saadant Krav, og det forandrer ikke noget heri, at han, inden han modtager Konnossementet, har faaet Meddelelse fra Bortfragteren om, at der existerer en saadan Fordring, som vil blive gjort gjældende mod ham. Kontrakten med Modtageren indeholdes i Konnossementet; alene det har han at studere for at komme til Kundskab om sine kontraktsmæssige Forpligtelser, og ikke Protester, Børsopslag, Avertissementer eller deslige. Ikke heller er der i § 144 antydet det mindste om, at det skulde være tilstrækkeligt til at gjøre Modtageren ansvarlig for saadanne Liggedagspenge, at man sørger for, at han faar Kjendskab til Fordringen — tvertimod siges det kort og godt, at Skipperen ikke kan forlange sin Fordring betalt af Ladningsmodtageren, medmindre derom er taget Forbehold paa Konnossementet, skjønt det jo havde været overmaade let at tilføie: eller Modtageren paa anden Maade har faaet Meddelelse fra Bortfragteren om, at saadan Fordring vil blive fremsat.

Ifølge Sølovens § 276 er Fordringer paa Erstatning for Overliggedage og yderligere Ophold ved Lastning eller Losning udrustede med Søpanteret i Ladningen. Der er ikke sagt noget om, at denne Panteret kun gjælder saadanne Fordringer, naar Modtageren er personlig ansvarlig for dem, og ikke heller er det sagt, at Søpanteretten bortfalder, naar der er Tale om en Fordring, for hvilken alene Befragteren er personlig ansvarlig, og Panteretten ikke er gjort gjældende, inden Konnossementet (uden Paategning om Fordringen) er overleveret til Afskiberen. Da Kravet om saadanne Forbehold som Betingelse for Panterettens Udøvelse vilde medføre, at Skipperen som Regel ikke vilde kunne benytte sig af sin Panteret i Lasten for her omhandlede Fordringer, idet denne Ret praktisk taget, ikke kan udøves paa Lastepladsen, vilde det ogsaa være uretfærdigt overfor Bortfragteren, om Panterettens Udøvelse var saaledes begrænset. Hertil kommer, at Panteretten da vilde være udelukket, forsaavidt angaar Krav for Ophold paa Lastepladsen opstaaet efter Konnossementernes Udstedelse, skjønt der ikke vil kunne anføres nogen rimelig Grund, hvorfor Bortfragterens Krav i Anledning af saadant Ophold skulde være mindre retsbeskyttet. For at Panteretten for Liggedagsfordringer kan udøves, selvom Fordringen ikke er ført paa Konnossementet, maa dette Dokument naturligvis henvise til Certepartiet, forsaavidt angaar de Betingelser, hvorunder Lastningen skal foregaa, i hvilken Henseende den almindelige Henvisning ved Ordene: „alle Betingelser ifølge Certepartiet“ vil være fyldestgjørende. Henviser Konnossementet ikke til Certepartiet, vil Bortfragteren ikke kunne udøve Panteret for nogen Fordring, der ikke grundes paa selve Konnossementet. I saa Henseende gjælder der det samme for Liggedagspenge som for Fragt. Bestemmer Certepartiet, at Fragten skal betales ved Skibets Afgang fra Lastepladsen, og Konnossementet ikke henviser til Certepartiet, vil Rederen ikke kunne holde sig til Lasten for Fragten, om Befragteren skulde forsømme at betale den. Han har da givet Befragteren Kredit uden Sikkerhed i Lasten og maa bære Risikoen ved Befragterens Insolvens. Men hvis Certepartiets Betingelser ogsaa angaaende Fragt er optaget i

Konnossementet f. Ex. ved den ovenfor citerede almindelige Klausul, har Rederen derved forbeholdt sig sin Panteret i Lasten for Fragten. Modtageren, der erhverver et saadant Konnossement, maa studere Certepartiet for at blive klar over sine kontraktmæssige Rettigheder og Forpligtelser, og han vil da se, at han maa være belavet paa den Mulighed, at Fragten ikke er betalt, og at Skipperen derfor vil holde sig til Lasten. Ganske paa samme Maade maa Modtageren være forberedt paa, at Lasten ikke er kommet ind i rette Tid, og at der existerer en uindfriet Fordring paa Liggedagspenge, udrustet med Søpant i Ladningen. Det vilde ikke være muligt at anføre nogen plausibel Grund for, at Fragtfordringen i denne Henseende skulde behandles anderledes end Liggedagsfordringen, og det gjør Søloven heldigvis heller ikke, om end dens Koncipister aabenbart har tænkt sig noget andet.

Søloven nævner ikke med et Ord noget om Ophold paa Ordreplads. Er det bestemt, at Liggedagene skal begynde at løbe, naar ikke Ordre gives inden en vis Frist, vil Rederen derved kunne opnaa Søpant i Ladningen for sit Krav i Anledning af Ophold paa Ordrepladsen; men er der ingen saadan Bestemmelse, er det mig ikke ganske klart, om Rederen kan holde sig til Lasten derfor. At han burde kunne det, er der ingen Tvivl om, og ved en Revision af Søloven bør man have for Øie at faa ind i Loven en udtrykkelig Bestemmelse desangaaende.

Det eneste, som kunde vække nogen Tvivl om den her forsvarede Opfattelses Rigtighed er Sølovens § 280, en af de besynderligste Paragrafer i hele Loven. Den bestemmer, at naar Skipperen lader Gods, hvorpaa der hefter Søfordring, udlevere uden Fordringshaverens Samtykke, bliver saavel Skipperen som Modtageren, saafremt denne paa den Tid Udleveringen fandt Sted, var vidende om Heftelsen, ansvarlig for Søfordringens Betaling. Hvis denne Paragraf medfører, at Modtageren bliver personlig ansvarlig for Liggedagsfordringen ved at modtage Ladningen, vidende om denne Heftelse, kunde man indvende, at Bestemmelsen i § 144 sidste Stykke da vilde blive uden synderlig praktisk Betydning efter den Fortolkning, jeg her har gjort gjældende, og at den derfor ikke

kan være rigtig. Selvom imidlertid saa skulde være Tilfældet, vil jeg paastaa, at der skal mere til end en usikker Slutning fra en saa ulogisk og ubegribelig Bestemmelse som den i § 280 for at indskrænke Anvendelsen af den ubetingede Panteret i Lasten, som er indrømmet Rederen ved Lovens § 276 No. 4; og desuden vilde jo § 144 sidste Stykke dog altid have dels den Betydning, at Modtageren, naar ikke Kravet er ført paa Konnossementet, kun kan komme til at hefte personlig med et Beløb, der svarer til Ladningens Værdi, og at han dernæst under samme Forudsætning overhovedet kun vil blive personlig ansvarlig, naar han var vidende om Fordringen, da Udleveringen fandt Sted.

I Forbigaaende kan jeg ikke modstaa Fristelsen til at sige et Par venlige Ord om § 280. Det nytter desværre ikke at lade Motiverne tale; thi naar man efter forgjæves at have brudt sin Hjerne med at udfinde den dybere Betydning og Begrundelse af denne vidunderlige Bestemmelse, tager sin Tilflugt til Motiverne, faar man kort og godt at vide, at Paragrafen ikke tiltrænger yderligere Forklaring, se de norske Motiver Side 359. Det er dog ikke saa slemt ment, som det et sagt; thi vi faar alligevel strax efter forklaret, at Skipperen gjør sig skyldig i pligtstridigt Forhold ved at udlevere Godset uden at sørge for Søfordringens Dækning, og derfor er det i sin Orden, at han bliver ansvarlig; men Modtageren — den ganske uskyldige og sagesløse Modtager — beskylder man for at være meddelagtig i et Retsbrud ved at tage imod sit eget Gods, hvorhos det ydermere fremholdes, hvor alvorligt dette Retsbrud er og farligt i sine Følger ja ganske anderledes farligt end Søpantets Overdragelse efter § 263! Aldrig før er det faldet mig ind, at det skulde være en farlig Handling at sælge et Skib med et udækket Søpant hvilende paa sig, og da allermindst farligt for Panthaveren, som jo kan holde sig til Skibet, hvor han finder det, og som til og med faar en personlig Fordring paa Sælgeren svarende til Salgssummen, naar Skibet sælges til Udlandet. Og nu den, som modtager sin egen Last med et Søpant hvilende paa det, hvad er det for et graverende Retsbrud han gjør sig skyldig i? Mig forekommer det, at han vilde handle som en Taabe ved ikke at tage imod den

Ladning, som med Rette er hans Eiendom, og jeg kan ikke se, det gjør nogen Forandring heri, at Loven lader Søpantet bortfalde ved Ladningens Udlevering — tvertimod. Saavidt min Forstand rækker, maa det være Skipperens og Søpanthaverens egen Sag at varetage sine Interesser. Dog, dette er forholdsvis Bagateller i Sammenligning med det originale Indfald, at Modtagerens Forpligtelse er afhængig af, at han var vidende om Heftelsen, da Udleveringen fandt Sted. Altsaa, jeg er Modtager af et Parti Varer til Værdi 100 000 Kroner, og jeg er bleven Eier af disse Varer ved Konnossementets Indløsning. Underveis indtræder der en Ulykke, som medfører en Havarigrosopofrelse, og den paa mit Gods faldende Part heraf beløber sig til 10 %. Jeg befinder mig imidlertid i lykkelig Uvidenhed herom, og Skipperen foretager intet for at bringe mig ud af denne, men der hænger et Damokles Sværd over mit Hoved, idet jeg hvert Øieblik kan risikere, at mine Øine oplades for den triste Virkelighed, og det sker. Efterat jeg allerede har taget mod Varer til Værdi af 90 000 Kroner, indfinder der sig paa mit Kontor en ganske uvedkommende Person, som i Samtalens Løb tilfældigvis kommer til at fortælle mig, hvad der er passeret underveis. Ved saaledes at berige min Kundskab angaaende de faktiske Forhold har han gjort mig 10 000 Kroner fattigere, hvilket turde være et Bevis paa, at Kundskab ingenlunde altid er Magt. Eller sæt, at der er afsendt Meddelelse til Modtageren om Søpantet, saaledes at den under regelmæssige Forhold vilde komme Modtageren ihænde itide om end i sidste Øieblik; men Afsenderen har forsømt at anføre paa Konvoluten det Postdistrikt, hvor Modtageren boer, og som Følge deraf bliver Brevet forsinket en Dag. Det betyder for Modtageren en Gevinst af 10 000 Kroner! Aldrig har jeg seet besynderligere Retsfænomener, og hvor underligt at skulle møde dem i „et juridisk Monument“ som Søloven!

Der kunde være meget mere at sige om § 280 og om, hvorledes Ladningens Udlevering burde indvirke paa Panteretten, men det maa vente til en anden Gang.

Idet jeg beder undskylde denne lille Udskeielse, vender jeg til-

bage til mit Hovedemne. Ikke fordi jeg har stort mere at sige derom, men jeg vil kun gjerne, inden jeg afslutter, oplyse, at den Anskuelse, jeg her har forsvaret som den rigtige, er i den skjønneste Harmoni baade med engelsk og tysk Ret. Ifølge engelsk Ret tilkommer der ikke Rederen Panteret i Ladningen for Fordringer paa Liggedagspenge, medmindre saadant er betinget i Kontrakten. Er saa Tilfældet kan Rederen holde sig til Lasten naar Panteretten er optaget i Konnossementet f. Ex. ved den almindelige Frase: „Alle Betingelser ifølge Certeparti". Dette er og har, mig bekjendt, aldrig været omtvistet, og jeg anser det derfor ikke nødvendigt at citere Domme eller Forfattere til Bevis for Rigtigheden deraf. Hvis det er Meningen med Bemærkningerne i de norske Motiver nederst Side 161 at udtale noget andet, maa det bero paa nogen Misforstaaelse.

For tysk Rets vedkommende er Bestemmelserne i her omhandlede Henseende i alt væsentligt de samme som hos os; dog findes der ikke i den tyske Handelslovbogs § 651, som stemmer med vor § 144, nogen udtrykkelig Bestemmelse svarende til vor § 144 sidste Stykke, men da denne siges alene at være en Anvendelse af Hovedprincipet, som det paa Grund af dens Vigtighed er fundet hensigtsmæssigt udtrykkelig at udtale, (se de norske Motiver Side 161), kan dette ikke gjøre nogen Forskjel. Med Hensyn til det her behandlede Spørgsmaal synes *Boyens* (Das deutsche Seerecht, 2 Bind, Side 246) endogsaa at være af den Formening, at Klausulen: alle Betingelser ifølge Certeparti — gjør Modtageren personlig ansvarlig for Liggedagspenge, som skriver sig fra Ophold paa Lastepladsen, hvilket er tvivlsomt. Praxis har været vaklende, indtil Spørgsmaalet nu for nylig har faaet sin endelige Løsning ved en Dom, afsagt af Rigsretten i Leipzig den 14 Juli iaar i Sagen: Aktieselskabet Lofthus mod Johan Ick. Herefter maa det ansees som afgjort, at ved den citerede Klausul bevares Rederens Panteret i Lasten efter Konnossementets Udstedelse. Paa Grund af Spørgsmaalets overmaade store praktiske Betydning skal jeg her i Oversættelse gjengive Rigsrettens Grunde for sin Afgjørelse:

„I første Række gjøres det gjældende, at Ladningsmodtageren ved en almindelig Klausul i Konnossementet, f. Ex. „all other conditions as per charterparty“, ikke skulde være bunden ved Bestemmelsen om Panteret (for Liggedagspenge) i § 21 i det foreliggende Certeparti. Appellen paaberaaber sig derfor Retsafgjørelser i Hamburg.

Hertil er imidlertid først at bemærke, at denne Retspraxis ingenlunde er konsekvent, saaledes som det fremgaar af de Sager, der citeres i Abrahams Søret Side 115 ff. Saaledes er f. Ex. Overlandsrettens Afgjørelse af 13 Februar 1894 Hanseatische Gerichtszeitung 1894 No. 52 i direkte Strid med Appellanternes Opfattelse. I Grunden er det kun den i Overlandsretternes Afgjørelser Bind 7 Side 2 aftrykte Dom af 4 Mai 1903, som taler for denne Opfattelse, og i Særdeleshed kan Appellen ikke støtte sig paa den i denne Dom omtalte Dom af 15 Februar 1886, Hanseatische Gerichtszeitung 1886 No. 23, hvilken beror derpaa, at Modtageren *i og for sig* ikke var ansvarlig for de i Aflastehavnen opstaaede Liggedagspenge, og at Certepartiet, hvis Gyldighed overfor Modtageren paa Grund af Konnossementets Klausul „freight and all other conditions as per charterparty“ slet ikke er betvivlet, ikke indeholdt nogen Bestemmelse, hvoraf man kunde udlede en saadan Heftelse for Modtageren. En Udøvelse af Panteretten i Ladningen for Liggedagspenge opstaaet paa Lastepladsen har altsaa i det der behandlede Tilfælde aabenbart overhovedet ikke fundet Sted.

Ved Bedømmelsen af det foreliggende Tilfælde maa man skjelne mellem tre Spørgsmaal:

1. Er en saa almindelig Henvisning i Konnossementet til Certepartiet som den her foreliggende tilstrækkelig til at gjøre det førstnævnte Dokument til en Bestanddel af det andet, naturligvis med det Forbehold, at i Tilfælde af Strid har Konnossementet Fortrinet?
2. Naar dette Spørgsmaal besvares bekræftende, er da alle Bestemmelser i Certepartiet, som overhovedet kan anvendes, anvendelige paa Bortfragterens Forhold til Modtageren, altsaa f. Ex. ogsaa en mellem Befragter og Bortfragter truffen Over-

enskomst angaaende den Ret, som skal anvendes, angaaende en Voldgiftsafgjørelse og deslige, eller kun saadanne, som har direkte Hensyn til hint Forhold?

3. Kan man deraf, at Bortfragteren undertegner Konnossementet uden deri udtrykkelig at forbeholde sig allerede opstaaede Fordringer overfor Modtageren, udlede, at Bortfragteren har givet Afkald paa Indfrielse af saadanne Fordringer?

Med Hensyn til det første Spørgsmaal, som angaar Fortolkningen af andet Afsnit § 651 i Handelslovbogen, kan der efter den udførlige Udredning i den grundlæggende Dom af Rigs-Overhandelsretten — Bind 17 Side 70 og følgende — neppe være nogen Meningsforskjel længere, ialfald besvares Spørgsmaalet stadig bekræftende af de rigsretlige Domstole. Reichs-Oberhandelsgericht Bind 15, Side 219; Bind 19, Side 263; Entscheidungen des Reichtsgerichts Bind 14, Side 115; Bolze Praxis 21 No. 2 og 449. Dermed stemmer ogsaa, saavidt sees kan, den ganske Literatur, og i Særdeleshed anerkjendes ogsaa den Hanseatiske Praksis, af den oven omtalte Afgjørelse af den Hanseatiske Overlandsret af 4 Mai 1903 og den Retssætning, som deraf kan udledes.

Mere tvivlsomt er det andet Spørgsmaal. Medens de rigsretlige Domsafgjørelser er tilbøielige til en videre Anvendelse af det Certeparti, hvortil der er henvist, paa Forhold imellem Modtager og Bortfragter, Entscheidungen des Reichsgerichts Bind 14, Side 116 foroven: Bolze Praxis 21 No. 2 og 449; har den Hanseatiske Praksis overveiende udtalt sig for en Anvendelse af Certepartiet indenfor snevrere Grændser i Tilslutning til den engelske Opfattelse; Carver: Carriage by Sea Sect. 160 og Scrutton: Contract of Affreightment Art. 19 og Art. 134 Sag 4.

Det er dog ikke nødvendigt her at tage nogen Stilling til dette Spørgsmaal, thi der er ingen Tvivl om, at den Panteret, som ved Klausul 21 i Almindelighed var indrømmet Bortfragteren for Liggedagspenge, altsaa ogsaa naar de var opstaaet i Lastehavnen, netop havde til Hensigt at virke overfor Trediemand, og følgelig i Særdeleshed angik Forholdet til Ladningsmodtageren.

Naar man herefter maa gaa ud fra, at denne Klausul er at opfatte som en integrerende og for Modtageren bindende Del af Konnossementet, saa kan det kun dreie sig derom, hvorvidt man, naar man besvarer det tredie Spørgsmaal bekræftende, maa antage med den Hanseatiske Overlandsrets Dom af 4 Mai 1903, at Bortfragteren giver Afkald paa sin Panteret for Liggedagspenge paa Lastepladsen lige overfor Modtageren, naar han ikke udtrykkelig forbeholder sig dette Krav i Konnossementet. Denne Antagelse er dog ganske vilkaarlig og finder ingen Støtte i Loven. Den er heller ikke paa nogen Maade i Samklang med den engelske Rets Opfattelse, omendskjønt Dommen paastaar, at den finder sig i Overensstemmelse dermed; se Carver Sect. 637; 647; 671; Scrutton Art. 54 Note; Art. 134 Sag 4.

Naar Certepartiet engang er at betragte som en Bestanddel af Konnossementet, og man derfor maa gaa ud fra, at der i dette er forbeholdt Bortfragteren en Panteret for al Fragt, Liggedagspenge og andre Krav, derunder de ved Lastningen opstaaede Kaigebyrer, Værftspenge, se Klausul 18, saa er en udtrykkelig Bemærkning derom ved Konnossementernes Underskrift ikke nødvendig for at opretholde denne Panteret og sikre dens Udøvelse. Den Hanseatiske Overlandsrets Bemærkning om, at det skulde være uforeneligt med et ordnet Handelssamkvem at paalægge Modtageren Forpligtelser, som ikke kan overskues, naar han erhverver Konnossementet, har i det høieste legislativ Betydning. Derimod kan dog indvendes, at ogsaa hyppig Beløbet af Fragten kun kan sees af Certepartiet, og at f. Ex. Havarigros-Penge hverken lader sig beregne af det ene eller andet Dokument.

Paa samme Maade bedømmes Spørgsmaalet af Boyens i hans Søret Side 246 og i Schaps Søret Side 453 Note 3 a".

J. J.

73.

Trondhjems Sjøret, den 11 April 1906.

Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise
(Overretssagfører Thoresen, Christiansund)

mod

D/S „Lun"s Rederi
(Overretssagfører Kristian Bryn).

Svitzers Bjergningsentreprise tilkjendes 3500 Kroner i Bjergeløn for at indbjerge S/S „Lun" fra et Undervandsskjær i Farvandet udenfor Veiholmen i Nordmøre, hvor den var sunket paa grundt Vand, ind til Trondhjem. Det reddedes Værdi: 10 500 Kroner.

D/S „Lun" grundstødte ved 5-Tiden om Morgenen den 8 December 1904 paa et Undervandsskjær i Farvandet udenfor Veiholmen i Nordmøre. Den voldsomme Sjø kastede „Lun" over 3 forskjellige Grunder, indtil det omkring Kl. 7 kom flot og ankrede op paa 8 à 10 Favne Vand, da Maskinen viste sig ubrugelig og baade Maskinrum, Kahyt og Agterrum stadig fyldtes med Vand. Efter første Grundstødning blev der blusset efter Hjælp, indtil Sjøen tog Signalapparaterne. Da Stillingen var farefuld og Livbaaden knust forlod Mandskabet, med Undtagelse af Kapteinen og 2 Mand Fartøiet i en Baad, hvori 6 Fiskere fra Land var kommet til Hjælp. Imidlertid ankom Fiskerdampskibet „Skolpen", som paa Anmodning slæbte „Lun", efterat Ankerkjættingerne var kappet, ind til Veiholmen, hvor den blev sat paa Land og sank paa grundt Vand. Da „Skolpen" intet videre kunde gjøre til Bjergning af „Lun", overlod den denne til dens eget Mandskab, som støttede den op med Toplenter, og afgik strax til Christiansund, medbringende „Lun"s Fører for at rekvirere yderligere Hjælp og afsætte sin Fangst. Ved Ankomsten til Christiansund samme Aften blev Aftale truffet med Svitzers Bjergningsentreprises Repræsen-

tant, J. Loennechen, om at Bjergningsdamperen „Øresund“, der har fast Station i Christiansund, snarest muligt skulde gaa udover til Veiholmen og forsøge at bjerge „Lun“. Med Svitzers Bjergningsentreprise oprettedes en den 8 December 1904 dateret Bjergningskontrakt, der er undertegnet af Børskommissionær Karl Bang paa Vegne af „Lun“s korresponderende Reder, J. Brusdahl, Aalesund, ifølge hvilken Bjergelønnen skal fastsættes ved Voldgift eller Sjøret. Den næste Morgen afgik „Øresund“ til Veiholmen og det lykkedes den i Løbet af nogle Dage at tætte og hæve „Lun“, som den derefter indslæbte til Trondhjem.

Til Fastsættelse af den det tilkommende Godtgjørelse i denne Anledning har Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise ved Sjøretsstævning af 6 Juni 1905 irettefört 13 s. M. anlagt nærværende Sjøretssag mod D/s „Lun“s Rederi og har — efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsmægling — nedlagt Paastand om, at D/s „Lun“ tilpligtes at betale Citantskabet saadan Bjergeløn, som ved Sjørettens Skjøn maatte blive fastsat med lovlige Renter af Skjønsbeløbet samt Sagsomkostninger.

Indstævnte har anført, at det ingenlunde kan anse det for afgjort, at der foreligger et Tilfælde af Bjergning, og har nedlagt Paastand om, at Retten bestemmer om, og i Tilfælde hvilket Beløb Citantskabet tilkommer hos Indstævnte; samt at Indstævnte hos Citantskabet tilkjendes tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Citantskabet har ladet optage et Thingsvidne i Christiansund, hvorunder er afhørt D/s „Øresund“s Fører, F. Nilsen, som 1ste Thingsvidne, desuden dets 2 Dykkere, Styrmanden og dets faste Lods. Det fremgaar af Vidneforklaringerne, at Aftale om Bjergning af „Lun“ blev truffet samme Aften, som „Skolpen“ ankom til Christiansund med Assurandørens Repræsentant K. Bang, og at „Øresund“ afgik til Veiholmen næste Morgen medbringende „Lun“s Reder, J. Brusdahl med Ankomst dertil omkring Kl. 10. „Lun“ laa sunket ca. 1 Km. fra Veiholmens Havn med Styrbords Side mod Land og stærk Bagbord Slagside. Ved Høivande var kun lidt af Styrbords Agterdæk over Vandet. Under de herskende Veirforhold med nordvestlig Vind laa „Lun“ temmelig godt beskyttet, men vilde i sydvestlig Vind have ligget noget udsat. Farvandet omkring „Lun“ oploddedes og det viste sig, at „Øresund“ paa Grund af Dybdeforholdene ikke kunde komme ind til den. Samme Eftermiddag undersøgtes „Lun“ af „Øresund“s Dykker. Den næste Dag ved 8-Tiden gik alle Mand, som kunde undværes paa „Øresund“ ombord i „Lun“ med 2 Haandpumper. Samtidig

engageredes 14 Mand fra Land til Hjælp ved Pumpningen. Der blev nu pumpet Vand ud af Maskinen og Lukaf og øset Vand ud af Storrummet. „Øresund"s Dykkere gik atter ned og fik tættet endel Lækager. „Lun" rettede sig op, efterhaanden som Vandet indenbords minkede, saa det blev lettere at komme til med Tætning af Bunden. Ved 12-Tiden kom „Lun" flot og blev hevet ud, saa Tætning kunde finde Sted under hele Bunden, og ved 1-Tiden var den læns. Ankere, en Viretrosse og Fortøiningsgods bragtes ombord fra „Øresund", og „Lun" fortøiet paa dybere Vand, saa den ikke tog Grund ved Lavvande. Med Haandpumperne kunde man holde den læns, og om Natten holdtes der Vagt ombord af 2 af „Øresund"s Besætning og 10 leiede Mandskaber. Næste Dag — 11 December — forsøgte „Øresund" at komme op til „Lun" for at faa den hævet ud. Men da Farvandet var grundt og vanskeligt, „Øresund"s Stilling risikabel og Vinden samtidig friskede, maatte Forsøget opgives og „Øresund" atter gaa ind i Veiholmens Havn. Hele Dagen maatte der holdes Mandskab fra „Øresund" ombord i „Lun", ligesom der leiedes 10 Mand fra Land og 3 Mand beskjæftigedes med Trosseføring. Flere Fortøiningsredskaber bragtes ogsaa ombord fra „Øresund". Den følgende Dag lykkedes det „Øresund" at komme op i Nærheden af „Lun", som blev halet ud, fik Slæber ombord og slæbtes ind paa Indholmen. „Lun" tættedes nu bedre og fik ombord „Øresund"s transportable 8" Centrifugalpumpe med tilhørende Kjedel. Ogsaa denne Dag havdes 10 Mand fra Land til Hjælp. Den 13 December slæbtes „Lun" ind til Trondhjem, hvortil man ankom ved ½8-Tiden om Aftenen. Under Slæbningen var „Øresund"s Styrmand, en Dykker, 2den Maskinisten og en Fyrbøder, samt 4 leiede Mand ombord i „Lun", ligesom der under Farten holdtes Fyr under Kjedelen til Pumpen for Sikkerheds Skyld, uden at der dog blev Brug for denne. Tætningen af Fartøiet angives ikke at have været særlig vanskelig, medens det derimod var forbundet med Besvær at komme ordentlig ind under Bunden og faa den undersøgt. „Øresund" maatte forblive nogle Dage i Trondhjem, for at Kapteinen kunde varetage dens Interesser under den af „Lun"s Fører og Mandskab aflæggendes Sjøforklaring og Sjøretsskjønnet. Ingen af „Lun"s Mandskab deltog i Arbeidet.

Citantskabet anfører, at „Lun" vilde ligget temmelig udsat, om Vinden havde gaaet mere sydlig, at Situationen var farefuld for „Lun" og at Arbeidet med dens Tætning og Optagning ud-

førtes med Dygtighed og var forbundet med ikke ubetydelig Risiko for „Øresund", hvorfor det ogsaa maa betegnes som Bjergning i Sjøfartslovens Forstand, — hvad ogsaa fremgaar af, at Bjergningskontrakt er oprettet — og Citantskabet tilkjendes en rundelig Bjergeløn, hvorved intet Hensyn kan blive at tage til den af Fiskerne fra Veiholmen og D/s „Skolpen" ydede Hjælp, da disse allerede havde opgivet videre Bjergningsforsøg, da „Øresund" engageredes og deres Arbeiden ingen Betydning havde for den af „Øresund" senere udførte Bjergning. Af Hensyn til Vanskelighederne med Bjergningen finder Citantskabet, at der kan være Grund til at sætte Bjergelønnen høiere end 1/3 af det Bjergedes Værdi, særlig da denne er forholdsvis ubetydelig.

Indstævnte har anført, at den af D/s „Skolpen" ydede Hjælp har bragt „Lun" i en saadan Stilling, at det var muligt for „Øresund" at faa den tættet og optaget, at derfor, saafremt der overhovedet foreligger et Tilfælde af Bjergning, de af disse udførte Arbeider maa sees underet, og at hver enkelt kun kan tilkjendes Bjergeløn forholdsvis til den enkeltes Arbeide og deraf flydende Nytte — samt at den samlede Bjergeløn til samtlige Bjergere ikke kan sættes høiere end til 1/3 af det Bjergedes Værdi. D/s „Skolpen"s Rederi har ogsaa anlagt Sjøretssag til Fastsættelse af formentlig tilkommende Bjergeløn. Videre har han anført, at han ikke har givet Assurandørernes Repræsentant nogen Fuldmagt til paa sine Vegne at undertegne Bjergningskontrakten med Citantskabet, om han end var med paa Aftalen om at overlade Bjergningen til „Øresund".

Retten skal bemærke, at „Lun" maa ansees som forulykket og var i en hjælpeløs Forfatning, da „Øresund" kom til, og at snarlig Hjælp var nødvendig, hvorfor dens Arbeide ogsaa maa betegnes som Bjergning, saameget mere som man antager, at „Lun"s egen Besætning intet kunde udrette og anden Hjælp ikke var forhaanden. Videre antager man, at D/s „Skolpen"s Arbeide med at indslæbe „Lun" til Veiholmen har muliggjort eller iallefald betydelig lettet Citantskabets Bjergningsarbeide, da det formentlig havde været om ikke umuligt saa dog forbundet med betydelig mere Arbeide, Udgifter og Risiko af faa bjerget den, om den var sunket mellem Grundene, hvor den paatraffes af „Skolpen". Selv om det imidlertid antages, at D/s „Lun"s Bjergning af „Øresund" ikke kunde fundet Sted, hvis ikke „Skolpen" først havde ydet det sin Hjælp, maa dog „Øresund" blive at tilkjende Bjergeløn af hele

den bjergede Værdi og det uden Hensyn til om ogsaa „Skolpen“ for sit Arbeide har et selvstændigt Krav paa Bjergeløn af „Lun“.

Med Hensyn til Bestemmelsen af Bjergelønnens Størrelse bemærkes, at det hele Arbeide er udført af „Øresund“s egen Besætning, delvis ogsaa ved leiet Hjælp, og uden at „Lun“s Besætning har taget nogen Del i samme. Den Raskhed, hvormed Arbeidet udførtes, synes at tyde paa, at det har været udført med Dygtighed, men ogsaa paa, at Vanskelighederne ikke har været synderlig store med de Hjælpemidler, som stod til „Øresund“s Raadighed. Det bjergende Fartøi har neppe været udsat for større Fare end ved den Slags Arbeider i Almindelighed. Det Bjergedes Værdi er ved Sjøretsskjøn ansat til Kr. 10 500,00 og Værdien af „Øresund“ og de af denne anvendte Redskaber er opgivet til Kr. 149,350,00. Udgifterne til Hyre, Kost, Assurance m. m. for „Øresund“ er for 6 Døgn angivet at skulle være Kr. 1002,00, hvorhos Kapteinen under sin Vidneforklaring har opgivet, at der til Arbeidsfolk, Lodsning etc. er udbetalt Kr. 507,00, til Kul Kr. 336,00 til Olje og Tvist Kr. 20,00, samt til Tætningsmateriale Kr. 30,00 eller tilsammen Kr. 1895,00. Angaaende Beløbet Kr. 1002,00 har Indstævnte forlangt nærmere Legitimationer, uden at saadanne er fremkommet, hvorfor Retten heller ikke finder uden videre at kunne godtage dette. Værdien af den transportable Centrifugalpumpe med Kjedel er opgivet til Kr. 12 000,00, Haandpumpens Værdi til Kr. 350,00 og Værdien af anvendte Trosser, Toug og Varpankere til Kr. 2000,00.

Under Hensyntagen hertil og paa den ene Side til det reddedes ringe Værdi, paa den anden Side til, at Bjergningen er udført af et til Bjergning specielt udrustet Fartøi, hvis Opgave og Forretning udelukkende er Bjergningsarbeider, og derfor bør tilkjendes en rundeligere Godtgjørelse, findes Bjergelønnen passende at kunne ansættes til Kr. 3500,00.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte D/s „Lun“s Reder, J. Brusdahl, bør til Citantskabet, Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise betale i Bjergeløn Kr. 3500,00 — tre Tusinde fem Hundrede Kroner med 4 — fire — Procent aarlig Rente fra 10 Juni 1905 til Betaling sker.

For den tilkjendte Bjergeløn med Renter kjendes Citantskabet sjøpanteberettiget i D/S „Lun“ og berettiget til at sætte dette til offentlig Auktion til Fyldestgjørelse af sin Fordring.

Sagens Omkostninger ophæves.

Chr. Blom,
edsv.

Einar Dyblie. *J. Matzow.*

Rederes, Skibsføreres og andre Interesseredes Opmærksomhed henledes paa denne Samling, som indeholder alt, hvad der afsiges af interessante Domme i Sjøfartsanliggender i Sverige, Norge og Danmark. Der findes optaget i den mange lærerige Domme, og den er forsynet med saa udførlige Registre, baade Fagregistre og Personregistre, at man uden noget Besvær kan finde enten den bestemte Dom, man søger efter, eller de foreliggende Domme angaaende et vist Spørgsmaal. Samlingen udgives af Bestyrer Jantzen, der forsyner hver Aargang med en Kommentar over de mere betydningsfulde Retsafgjørelser i Aarets Løb. Den begyndte at udkomme i Aaret 1900, og der foreligger saaledes nu 6 fuldt færdige Aargange til en Pris af Kr. 7.25 pr. Aargang indbunden og Kr. 6.00 pr. heftet Aargang.

Mange Redere har anskaffet denne nyttige Samling ombord i sine Skibe, hvor den vil være en udmærket Haandbog, og naar flere Sæt tages, indrømmes en Rabat af Kr. 1.25 pr. indbunden Aargang.

Abonnement paa Samlingen, der udkommer heftevis med ca. 30 Hefter om Aaret, kan tegnes paa alle Postkontorer i Sverige, Norge og Danmark. Abonnementsprisen er Kr. 6.30 i Norge og Kr. 6.54 i Danmark og Sverige.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sindorph*, Kjøbenhavn.

No. 23	Aargang VII	1906

74.

Kungl. Maj:ts dom, den 12 November 1906.

Handelsfirman John Good & Sons

mot

Angfartygsaktiebolaget Mary Lohden i Strömstad.

Ett certeparti föreskrifver att fartyget skall afgå till bestämmelseorten eller så nära därintill fartyget med trygghet kan komma, med rätt för befälhafvaren att, därest is hindrar sjöfarten, lossa lasten i närmast tillgängliga hamn.

Sedan befälhafvaren *på grund af ishinder* lossat lasten i dylik hamn, yrkar befraktaren skadestånd på grund af *certepartibrott*, men hans talan ogillas af domstolarne, som anse att — äfven om fartyget kunnat med hjälp af isbrytare framkomma till bestämmelseorten — befälhafvaren icke varit pliktig utsätta fartyg och last för den fara, som därmed varit förenad.

Den 8 Januari 1902 upprättades mellan firman John Good & Sons i Hull, å ena, samt J. Lohden & Co. såsom kommissionärer för ångfartygsaktiebolaget Mary Lohden i Strömstad, å andra sidan, ett certeparti, enligt hvilket bolagets ångare „Mary Lohden" befraktades att från firmans nederlag i Grimsby intaga full last af

kol samt därmed afgå till Norrköping eller så nära därintill ångaren „with safety“ (med trygghet eller utan fara) samt ständigt flott kunde komma. Dessutom innehöll certepartiet, bland annat: „Should the navigation be stopped by ice“ (skulle sjöfarten hafva stoppats på grund af is eller skulle navigationen hindras af is), skall lasten lossas i närmast tillgängliga hamn på lastemottagarnes eller ägarnes af lasten räkning och risk emot erläggande af full frakt. För underlåtenhet att fullgöra certepartiet bestämdes ett skadestånd motsvarande uppskattade fraktbeloppet.

Lastemottagare var J. Ringborg i Norrköping.

Under befäl af Sjökaptenen Carl Hjalmar Falkland afgick „Mary Lohden“ efter intagen last den 15 Januari 1902 från Grimsby och ankom den 20 Januari på kvällen till Häradsskär, ett stycke söder om Bråviken. Till Bråviken finnes två infartsleder, Arkösundsleden söderifrån och Häfringeleden norrifrån via Oxelösund. Då Arkösundsleden vid „Mary Lohden“s ankomst var ofarbar till följd af is, fortsatte fartyget till Häfringe för att genom Häfringeleden via Oxelösund söka inkomma till Norrköping, och framkom ångaren till Oxelösund natten till den 21 Januari. Där fick kapten Falkland veta, att äfven i Häfringeleden fanns ett fast isband att genomtränga. I anledning häraf telegraferade Falkland till lastemottagaren Ringborg, att Falkland på grund af isförhållandena vägrade fortsätta till Norrköping.

Härpå aflät Ringborg från Norrköping den 22 Januari kl. 10,10 f. m. ett telegram af följande lydelse: „Isbrytaren „Sandhamn“ uppkom hit i natt, afgick $^{1}/_{2}8$ morgonen utförande „Satura“. Således finnes klar ränna. „Sandhamn“s kapten förklarar „Mary Lohden“ utan svårighet kunna hitgå. Återinträffar Oxelösund f. m. Vi beordra Eder ofortöfvadt afgå hit. Telegrafsvara, beordra „Sandhamn“ vända, när ni möter honom vid iskanten och assistera Eder hit. Ringborg“.

Med anledning af detta telegram afgick Kapten Falkland kl. 2,15 e. m. den 22 Januari från Oxelösund och fortsatta färden till Lilla Brändö, där ett isband började, som sträckte sig inåt leden till Norrköping. Då Falkland ansåg det förenadt med fara för „Mary Lohden“ att, äfven med tillhjälp af isbrytare framtränga genom isen, återvände han till Oxelösund utan att invänta isbrytaren „Sandhamn“s ankomst. Från Oxelösund telegraferade Falkland till Ringborg, att det befunnits omöjligt att framtränga till Norrköping samt begärde att Ringborg måtte vidtaga åtgärder för lastens mottagande. Då emellertid sådana åtgärder ej blefvo

vidtagna, afgaf Falkland påföljande dag den 23 Januari inför notarius publicus i Nyköping en protest. I Oxelösund lossades därpå lasten och då Ringborg icke tog någon befattning med densamma, blef den sedermera för firman John Good & Sons räkning såld till A. Johnson & Co. i Stockholm.

Härefter uttog firman stämning å bolaget till Rådstufvurätten i Strömstad med yrkande att enär „Mary Lohden"s befälhafvare i strid med certepartiets bestämmelser icke ingått till Norrköping, utan lossat lasten i Oxelösund, ehuru hinder för fartygets framförande till Norrköping icke mött, då ränna i isen funnits upptagen och hjälp af isbrytare stått till buds, samt firman genom befälhafvarens berörda underlåtenhet tillskyndats förlust och kostnader till belopp af sammanlagdt 928 £ 17 sh., bolaget måtte förpliktas att till firman utgifva nämnda belopp eller åtminstone det uppskattade fraktbeloppet 459 £ 7 sh. 6 p. jämte ränta och expenser.

Bolaget bestred käromålet och åberopade såsom grund härför såväl den generella bestämmelsen i certepartiet, att „Mary Lohden" skulle afgå till Norrköping eller så nära därintill ångaren „with safety" d. v. s. „med trygghet" kunde komma, som ock den särskilda isklausulen. Hade ångaren kunnat, särskildt med tillhjälp af isbrytare, taga sig fram genom isen, hvilket dock vore ovisst, hade detta emellertid varit förenadt med synnerligen stor risk för fartyget. Befälhafvaren hade sålunda under förhandenvarande omständigheter enligt certepartiet varit berättigad att lossa lasten i Oxelösund såsom närmast tillgängliga hamn.

Firman anförde: Användandet af uttrycket „stopped by ice" gåfve vid handen, att hindret för att inkomma till Norrköping skulle vara absolut d. v. s. att isförhållandena varit sådana, att ett anlöpande af Norrköping varit alldeles omöjligt. De omständigheter, hvarunder certepartiet tillkommit, talade också härför. Certepartiet hade nämligen slutits för en viss resa under Januari månad till Norrköping, hvars hamn i regel under denna tid vore mer eller mindre starkt tillfrusen. Då det sålunda varit högst antagligt, att ishinder skulle förekomma, torde det också ligga i sakens natur, att isklausulen fått sin ifrågavarande lydelse, på det att befraktarne skulle hafva någon säkerhet för att fartyget, såvidt det funnes någon möjlighet också skulle framgå till Norrköping. Farvattnet i inloppet till Norrköping hade visserligen vid ifrågavarande tid varit belagdt med is, men då ränna funnits bruten och hjälp af isbrytare funnits att tillgå, hade isen ej utgjort något hinder för

„Mary Lohden“ att ingå till Norrköping. Sjöfarten på Norrköping hade vid ifrågavarande tillfälle ej heller upphört för seglationsåret. Till stöd härför åberopade firman ett af hamnkaptenen i Norrköping utfärdadt intyg, att enligt utdrag ur hamnjournalen sjöfarten till följd af isförhållandena år 1902 upphörde f. o. m. den 22 Januari, samt att sista båten ångfartyget „Saturnus“ uppkom till Norrköping den 18 Januari och utgick under assistans af isbrytare den 22 Januari.

Sedan vittnen blifvit hörda yttrade Rådstufvurätten i utslag den 30 Maj 1904, att af hvad i målet förekommit vore styrkt, att bolaget tillhöriga ångaren „Mary Lohden“, som enligt certeparti den 8 Januari 1902 af firman befraktats med kol från Grimsby till Norrköping, den 22 i samma månad vid försök att dit inkomma genom leden Häfringe—Oxelösund, som måst angöras, enär det andra inloppet eller Arköleden varit stängd af is, redan vid Lilla Brändö påträffat fast is, 7 à 9 decimaltum tjock, sträckande sig till strax utanför Norrköping, med anledning hvaraf fartygets befälhafvare, som ansett det vara förenadt stor fara för fartyget att söka framtränga i isen, efter hållet skeppsråd med fartyget återvändt till Oxelösund, där han efter att hafva underrättat lastemottagaren J. Ringborg i Norrköping lossat lasten;

och enär, äfven om såsom firman förmenat „Mary Lohden“ kunnat med hjälp af isbrytaren „Sandhamn“ framkomma till Norrköping, befälhafvaren med hänsyn till bestämmelserna i certepartiet, icke varit pliktig utsätta fartyg och last för den fara, som enligt hvad vittnena i målet berättat, därmed vore förenad och förty icke heller kunde genom sin åtgärd att i Oxelösund såsom ostridigt „närmast belägna hamn“ aflämna lasten anses hafva brutit fraktaftalet,

ogillades firmans talan och förpliktades firman att ersätta bolagets rättegångskostnader med 1500 kronor.

Firman sökte efter vad ändring i Göta Hofrätt, som i dom den 20 Januari 1905 ej fann skäl göra annan ändring i Rådstufvurättens utslag än att beloppet af den ersättning firman skulle till bolaget utgifva för kostnaderna å målet vid Rådstufvurätten, af Hofrätten bestämdes till 1000 kronor.

Såväl firman som bolaget sökte ändring hos Kungl. Maj:t, bolaget beträffande rättegångskostnaderna.

Nedre Revisionen (hrr. *Linders*, *Ahlström* och *Wistrand)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom, såvidt firman mot densamma fullföljt talan.

Beträffande bolagets anspråk på ersättning för kostnaderna å saken vid Rådstufvurätten hemställde Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte finna skäligt att, med ändring af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens beslut.

Saken föredrogs den 24 Oktober 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Lindbäck*, *Claëson*, *Ramstedt*, *Cassel*, *Silverstolpe* och *Hellner*), hvarvid Nedre Revisionens hemställan bifölls.

75.

Kungl. Maj:ts utslag, den 30 Oktober 1906.

Stadsfiskalen C. G. Lidberg

mot

Befälhafvaren å ångfartyget „Westerås“ Sjökaptenen C. A. Söderström.

Ångfartygsbefälhafvare ådömes ansvar enligt *293 § Sjölagen* och *21 § i Hamnordningen för Stockholms stad* för det han genom försummelse varit vållande till sjöolycka samt vid tillfället låtit framdrifva fartyget med större fart än hamnordningen tilläte.

Torsdagen den 21 April 1904 omkring kl. 3,15 e. m. inträffade i Essingesundet mellan Karlshälls brygga å Långholmslandet och Mariebergs brygga ombordläggning mellan ångfartyget „Westerås“ och ångslupen „Iris“. „Westerås“, som var på ingående till Stockholm, fördes af Sjökaptenen C. A. Söderström. „Iris“, som fördes af Sjökaptenen E. H. Hallin, kom inifrån Liljeholmsviken, hade besökt Gröndals brygga och därefter angjort Karlshälls brygga. Därifrån skulle „Iris“ gå tvärs öfver sundet till Mariebergs brygga för att därifrån fortsätta till Stockholm. Då sammanstötningen inträffade, hade „Iris“ hunnit ett stycke från Karlshälls brygga. Utom besättning hade „Iris“ och „Westerås“ hvardera 5 à 6 passagerare. Vid ombordläggningen blef ingen människa skadad. „Westerås“, som med stäfven träffade „Iris“ ungefär midskepps, erhöll inga skador, utom att färgen blef litet skamfilad i stäfven. „Iris“ däremot fick sin babordssida intryckt ungefär midskepps, hvarjämte taket skadades.

Såväl Söderström som Hallin afgaf sjöförklaring. Därjämte hölls polisförhör i anledning af sammanstötningen. Med anledning af hvad som förekom vid förhöret instämde Stadsfiskalen C. G. Lidberg Söderström till Stockholms Rådstufvurätt med yrkande om ansvar å honom enligt 293 § Sjölagen. Därjämte yrkade åklagaren ansvar jämväl enligt 3 och 21 §§ i Hamnordningen för Stockholms stad därför att Söderström vid ifrågavarande tillfälle låtit framdrifva „Westerås“ med större fart än hamnordningen tilläte.

Söderström bestred åtalet samt påstod att anledningen till kollisionen uteslutande vore att söka i Hallins oförsiktighet att

vid tillfället göra en tvär vändning och söka gå rakt framför „Westerås".

Å ömse sidor hördes vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 26 November 1904:

I målet vore upplyst att torsdagen den 21 April 1904 klockan omkring 3,15 eftermiddagen det af Söderström förda ångfartyget „Westerås" på väg från staden Westerås till Stockholm i Mälaren emellan den å södra landet belägna Karlshälls brygga och å norra landet belägna Marieberg sammanstött med den Stockholms Ångslupsaktiebolag tillhöriga, af Hallin förda ångslupen „Iris", hvilken befunnit sig på väg från Karlshälls brygga til Mariebergs brygga; samt att „Westerås" därvid med sin stäf träffat „Iris"s babordssida ungefär midskepps, med påföljd att „Iris"s sida intryckts och taket ramponerats;

och emedan af hvad i målet hörda vittnen berättat och däri för öfrigt förekommit måste anses utredt, att „Westerås", då „Iris", efter att hafva backat ut från bryggan, satt fart framåt och börjat gira babord hän för att få in kursen till Marieberg, befunnit sig på så långt afstånd i segelleden från „Iris" att fullt tillräckligt utrymme funnits att vidtaga nödiga åtgärder för undvikande af ombordläggningen;

samt Söderström, hvilken, då fartygens kurser skurit hvarandra samt „Westerås" haft „Iris" på sin styrbordssida, jämlikt föreskrifterna i Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896, haft skyldighet att med sitt fartyg hålla undan för „Iris" och att, om så varit nödigt, minska farten;

men Söderström uraktlåtit att ställa sig nämnda föreskrifter till efterrättelse och därigenom måste anses vara till ombordläggningen vållande,

alltså och då genom hvad i målet förekommit jämväl måste anses styrkt, att Söderström i strid mot 3 § i den af Öfverståthållare-Embetet genom kungörelse den 6 Februari 1877 och den 9 Augusti 1897 fastställda hamnordning för Stockholms stad låtit „Westerås" under färden från västra udden af Långholmen till kollisionsplatsen framgå med större fart än nio knop,

pröfvade Rådstufvurätten rättvist döma Söderström dels jämlikt 293 § Sjölagen för vållande till ombordläggning att böta 60 kronor och dels jämlikt 21 § i nämnda hamnordning att böta 20 kronor eller sålunda att böta sammanlagdt 80 kronor; och förpliktades Söderström att godtgöra såsom vittne i målet afhörde Ingeniören

Knut Konrad Karlsson-Martin för dennes inställelse med 10 kronor.

Söderström besvärade sig i Svea Hofrätt med begäran om nytt vittnesförhör.

Åklagaren bestred ändringssökandet.

Hofrätten fann i utslag den 9 Maj 1905 ej skäl vare sig bifalla Söderströms begäran om vittnesförhör eller att göra ändring i Rådstufvurättens utslag, såvidt Söderström jämlikt 21 § Hamnordningen dömts att böta 20 kronor.

Vidkommande åtalet i öfrigt fann Hofrätten det vara i målet utredt att Söderström, som med ångfartyget „Westerås" vid ifrågavarande tillfälle varit på väg från staden Westerås in till Stockholm i sundet mellan Stora Essingen och södra landet fått syn på „Iris", som då kom från Långholmssundet och svängde om Långholmsudden samt lade till vid Karlshälls å Långholmen belägna brygga; att „Iris" efter att hafva lagt till vid nämnda brygga omedelbart därefter backat ut från bryggan och, sedan ångslupen ånyo fått full fart framåt, gjort en babordsgir samt satt kurs mot Mariebergs å norra landet belägna brygga; samt att „Westerås" i sundet mellan berörda två bryggor på ett afstånd af åtminstone etthundra meter från Långholmslandet sammanstött med „Iris";

och emedan — om än med hänsyn till förhandenvarande omständigheter försiktigheten bort bjuda, att Hallin ej vidtagit omförmälda babordsgir, innan „Westerås" hunnat passera förbi „Iris" — i allt fall „Westerås" till följd af babordsgiren kommit i det läge, att fartygens kurser skurit hvandra, så att fara för ombordläggning kunde uppstå, och „Westerås" därvid haft „Iris" på sin egen styrbords sida, vid hvilket förhållande det jämlikt 19 artikeln i Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896 ålegat „Westerås" att hålla undan för „Iris";

ty och som genom den bevisning, som i målet förekommit finge anses styrkt, att „Westerås", då „Iris" gjort babordsgiren, befunnit sig på så långt afstånd från „Iris" att Söderström, äfven om svårighet förefunnits att gå akter om „Iris", kunnat undvika ombordläggningen genom att, såsom det jämväl enligt Hamnordningen ålegat honom, minska „Westerås'" fart eller ock genom att stoppa eller backa,

men Söderström ej vidtagit någon åtgärd i sådant hänseende, utan allenast, först när ombordläggningen redan varit oundviklig, låtit slå back och gjort en gir babord hän,

alltså funne Hofrätten ej skäl att göra ändring i det slut, hvartill Rådstufurätten i denna del af målet kommit.

Söderström fullföljde sina besvär, som åklagaren bestred.

Målet föredrogs den 30 Oktober 1906 i Högsta Domstolen, hvars fleste ledamöter Justitieråden *Billing*, *Westring* och *Friherre Marks von Würtemberg* ej funno skäl att i Hofrättens utslag göra ändring.

Justitierådet *Carlson* yttrade beträffande hufvudsaken;

Enär „Westerås“ upphunnit „Iris“ och det sålunda enligt 24 artikeln i förordningen den 9 December 1896 ålegat „Westerås“ att hålla undan för „Iris“; alltså och på de af Hofrätten i öfrigt anförda skäl pröfvar jag lagligt fastställa det slut, hvartill Hofrätten kommit.

Justitierådet *Sundberg* anförde:

Jag finner ej skäl göra ändring i Hofrättens utslag, i hvad derigenom Söderströms begäran om vittnesförhör afslagits och Söderström dömts till böter, 20 kronor, för förseelse mot hamnordningen.

Vidkommande målet i öfrigt, så enär, såvidt den förekomna utredningen gifver vid handen, Söderström icke vare sig därigenom att han vid ifrågavarande tillfälle gått med starkare fart, än hamnordningen tillåter, eller genom hvad eljest lagts honom till last varit vållande till ombordläggningen, varder, med ändring af domstolarnas beslut, Söderström af mig befriad från det honom därutinnan ådömda bötesansvar, 60 kronor, äfvensom från skyldighet att ersätta statsverket vittneslön till Karlson-Martin, hvilken kostnad skall stanna å statsverket.

76.

Bergens Sjøret, den 16 November 1906.

Disponent William Hansen
(Sagfører O. Friele)
mod
Dispachør Theodor Ameln
(Sagfører Henrik Ameln).

Den norske Sjøfartslov § 20 hjemler kun en Løsningret ikke en Forkjøbsret, saaledes som den ældre Lov indrømmede Medrederne.

Den af Citanten Disponent William Hansen ved hans Sagfører under 25 April 1906 udtagne Stævning i Sagen er saalydende:

„I Midten af Februar Maaned d. A. kjøbte Hr. Dispachør Theodor Ameln hos Hr. Chr. Wilhelmsen $^1/_{100}$ i $^8/_8$ „Laila“ for Kjøbesum Kr. 1350,00. Da han meddelte dette til Skibets Reder Hr. Disponent William Hansen, her, erklærede denne, at han i Henhold til Sjøfartslovens § 20, vilde indløse Parten for dens Kostende Kr. 1350,00, idet Hr. Ameln ikke tidligere var Medreder.

Hr. Ameln vægrer sig imidlertid ved at overdrage Parten for dette Beløb, idet han mener sig berettiget til høiere Betaling og dennes Afgjørelse ved Skjøn, medens Hr. William Hansen anser sig berettiget til at faa Parten mod at betale ovennævte Kjøbesum.

Thi stævner jeg derfor Hr. Dispachør Theodor Ameln“ o.s.v.

Citantens Paastand gaar ud paa, at Indstævnte under en løbende Mulkt tilpligtes at meddele Citanten heftelsesfrit Skjøde paa her omhandlede $^1/_{100}$ Part i Dampskibet „Laila“ mod at erholde Kjøbesummen Kr. 1850,00, samt at Indstævnte tilpligtes at udrede Sagens Omkostninger.

Indstævnte gjør gjældende, at Citanten efter Sjøfartsloven af 1893 dens § 20 ikke har nogen Forkjøbsret, men alene en Løsningsret, og at Løsningssummen ifølge samme Paragraf bliver i alle Tilfælde, hvor Parterne ikke kommer til Enighed at bestemme ved Skjøn. Hans Paastand gaar ud paa principalt, at han frifindes og subsidiært, at Citanten, forsaavidt han ønsker at udløse Indstævnte, kjendes løsningsberettiget til Parten mod at betale dens Værdi ansat ved Sjøretsskjøn, som dog ikke maa sætte

Værdien lavere end Kjøbesummen, samt for begge Tilfælde, at Indstævnte hos Citanten tilkjendes Sagsomkostninger.

Citanten gjør gjældende, at det med Sjøfartsloven af 1893 ingenlunde har været Meningen at berøve Rederen den dem ved den ældre Sjøfartslov af 1860 tilstaaede Forkjøbsret, men alene at lade denne udøves i andre mere praktiske Former. Heraf følger heder det, at Rederen har Krav paa at faa udleveret Parten mod at betale den Pris, som den Ikke-Forkjøbsberettigede har betalt, og heder det videre, naar denne Pris som i nærværende Tilfælde er paa det Rene, saa foreligger der ikke med Hensyn til Løsningssummen nogen Tvist, der berettiger til Afholdelse af Skjøn.

Den ældre Sjøfartslovs Bestemmelser i her omhandlede Punkt (L. 1860 § 7) var saalydende: „Ingen maa sælge sin Part i et Skib uden at tilbyde sine Medredere denne Part for den samme Kjøbesum, som han af en Fremmed kan erholde. Sælges en Skibspart, uden at dette er iagttaget, kunne Medrederne søge den tilbage af Kjøberen mod at betale den Sum, hvortil den af Retten ansættes“. Efter denne Bestemmelse havde Medeieren altsaa en Forkjøbsret og, for det Tilfælde, at denne Ret krænkedes, en Løsningsret. En Anvendelse af denne Løsningsret afgiver den under Sagen omhandlede i „Retstidende“ 1889 S. 489 flg. refererede Sag.

Sjøfartsloven af 1893 bestemmer i § 20, at en Partreder, som vil overdrage sin Skibspart eller en Del af den, ikke dertil behøver sine Medrederes Samtykke. „Men“ tilføies det, „hvis Overdragelse sker til andre end Medredere, har enhver af Medrederne Ret til at indløse Parten saafremt han senest — — — tilbyder de nye Eiere Løsningssummen eller, hvis denne endnu ikke er paa det Rene, betryggende Sikkerhed. Løsningssummen bestemmes i Tilfælde af Tvist ved Skjøn; den maa aldrig sættes lavere end den Kjøbesum, for hvilken den nye Eier selv har erhvervet Parten“.

Retten finder efter hvad der saaledes er refereret af den ældre og den gjældende Sjøfartslovs Bestemmelse i her omhandlede Punkt at maatte give Indstævnte Medhold i, at den i den ældre Sjøfartslovs § 7 Medrederne tilstaaede Forkjøbsret eller eventuelt Løsningsret er ved den gjældende Sjøfartslov blevet afløst af en blot og bar Løsningsret. Som det vil sees er Sælgerens Tilbudspligt, der formenes at være Forkjøbsrettens væsentligste Kjendemærke, bortfaldt efter Sjøfartslovens § 20, og Paragrafen taler kun om Løsningssummen, ligesom den ved sin Bestemmelse om, at Løsningssummen aldrig maa sættes *lavere* end *Kjøbesummen*, saavidt

skjønnes indirekte udtaler, at den Omstændighed, at Kjøbesummen er paa det Rene, ikke i og for sig er afgjørende for Løsningssummens Størrelse. Men da maa, saavidt videre skjønnes, dette være begrundet i, at der, som af Indstævnte hævdet, i Lovens Forstand er Tvist om Løsningssummen, naar Parterne ikke kommer til Enighed om samme.

Den her hævdede Forstaaelse af Sjøfartslovens § 20 formenes ogsaa at være stemmende med Lovens Forarbeider. I Justitskomitéens Indstilling O III for 1893 S. 2 heder det saaledes, at den Medrederne nu (ɔ: ved Loven af 1860) tilstaaede „Forkjøbs- eller Løsningsret“ i Tilfælde af en Skibsparts Salg ophæves og S 14 heder det i Motiverne til den nye Lovs § 20, at Komitéens Flertal nærer overveiende Betænkelighed ved at afskaffe „Løsningsretten“. Der er altsaa af Komitéen saavidt skjønnes udtrykkelig sondret mellem „Forkjøbsret“ og „Løsningsret“. Og Udtrykkene „Forkjøbs- *eller* Løsningsret“ i Indstillingen S. 2 findes ikke at kunne fortolkes i anden Retning, naar hensees til, at den Rederen ved Loven af 1860 tilstaaede Ret som nævnt var en Forkjøbsret eller i Tilfælde af Krænkelse af Retten en Løsningsret. I denne Forbindelse skal man paapege. at Regjeringens Indstilling i Anledning af den nye Sjøfartslov gik ud paa Ophævelse af enhver Forkjøbs- eller Løsningsret, og naar Lovgivningsmyndighederne overensstemmende med Justitskomitéens Indstilling bibeholdt en Løsningsret af Indhold som nævnt, saa synes allerede dette at maatte tale mod en udvidende Fortolkning i den af Citanten hævdede Retning. Sluttelig skal nævnes, at ogsaa Professor Platou i sine Forelæsninger over Sjøretten Udgave 1900, saavidt skjønnes deler den Retsopfatning, der her er gjort gjældende. Det er ogsaa paa det Rene, at det er Indstævntes Erhvervelse af Parten for Godtkjøb, der har foranlediget Processen, om end Kjøbesummen — efter hvad Citanten udtaler — ikke kan karakteriseres som „svært billig“. Og specielt om et saadant Tilfælde udtaler Professor Platou S. 128, at „det kan ikke i og for sig bebreides en Mand, at han kræver Skjøn, om han har erhvervet en Part for Godtkjøb; men“, tilføies det, „stiller han urimelige Fordringer, gjør han det — — — — paa egen Risiko“.

Citanten har ingen Bemærkning gjort i Anledning af Indstævntes subsidiære Paastand, og da han efter dette ikke kan antages at ville indløse Parten efter Skjøn, vil Indstævnte overensstemmende med den af ham nedlagte principale Paastand blive at frifinde.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves særlig i Betragtning af, at det er et Retsspørgsmaal, hvorom der efter Proceduren at dømme i interesserede Kredse har hersket Uklarhed, som under nærværende Sag søges løst.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Dispachør Theodor Ameln bør for Citanten Disponent William Hansens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

Joachim Berner.

L. W. Hansen. *H. J. Engelsen.*

77.

Bergens Sjøret, den 2 November 1906.

Jagt „Alfa"
(Advokat Heidenreich)
mod
Murmester Ernst Eide
(Sagfører Kristian Faye).

En Skipper ansees berettiget til Liggedagspenge ogsaa for en Dag, da han stoppede Losning med Krav paa Betaling af eller Sikkerhed for Fragt og Liggedagspenge; jfr. *Sjøfartslovens § 155.*

Jagt „Alfa", Fører Jakob Røgenæs, har sagsøgt Murmester Ernst Eide for Overliggedagspenge vedkommende en Ladning Mursten, ifølge Konnossement af 2 Juni 1906. Citantskabet opgiver, at Jagten ankom til Bestemmelsesstedet Bergen, Torsdag den 21 Juni 1906, at Føreren samme Dag meldte sig hos Indstævnte til Losning, og at Lossetiden som Følge deraf udløb Tirsdag den 26, og da Jagten, efterat Losningen var begyndt Onsdag den 27, blev udlosset Lørdag den 30, saa paastaar Citantskabet sig tilkjendt Overliggedagspenge for 4 Dage à Kr. 7,80 fra Onsdag til Lørdag, begge inclusive, med Kr. 31,20. Indstævnte har erkjendt Citantskabets Ret til Overliggedagspenge for Fredag og Lørdag den 29 og 30 Juni, og hvad han for Onsdagens Vedkommende oprindelig indvendte, nemlig at Jagtens Fører først Fredag den 22 meldte sig til Losning, er under Sagen frafaldt, efterat Citantskabet havde ført sine Vidner, og tilbagestaar da alene Kravet for Torsdag den 28, om hvilket Indstævnte anfører, at der for denne Dag intet pligtes, fordi Jagtens Fører da uden rimelig Grund nægtede at losse.

Ifølge Proceduren fremsatte Jagtens Fører Onsdag Aften den 27 Juni Krav om, at der for Fragten (som senere er bleven ordnet) og Overliggedagspenge for 1 Dag skulde præsteres Betaling eller Garanti, men ingen af Delene skeede, idet Indstævnte kun svarede, at Pengene vilde faaes i Bergens Privatbank. Da Losningen Torsdag Morgen ikke var paabegyndt, siger Indstævnte, tilbød han Føreren, at han skulde paategne Konnossementet, saa at Fragten strax kunde hæves i Privatbanken, og at han selv skulde betale

for Overliggedagspenge, naar man strax vilde begynde Losning. Da Føreren afslog dette, lod Indstævnte ham ved en Beskikkelse forkyndt Torsdag Aften Kl. 6½ tilkjendegive, at han var „forpligtet til at levere Stenen mod efterhvert som Varen udlosses at faa betalt den ham tilkommende Fragt", og at „pr. kontant Betaling og Opgjør for hvert 1000 Sten, der leveres over Rækken, vil Bergens Privatbank indestaa, men hvorvidt der tilkommer Fartøiet Overliggedagspenge, vil bero paa, hvorvidt Fartøiet har afseilet direkte til sit Bestemmelsessted eller er blevet overliggende mod Søbrug". Fredag Morgen vedtog Føreren den ved Beskikkelsen tilbudte Garanti (fra Privatbanken), og Losningen blev derpaa gjenoptaget.

Med Hensyn til det saaledes Passerede antager Retten med Citantskabet, at Føreren ifølge Sjøfartslovens § 155, om hvilken henvises til Platous Sjøret Side 351—352, ikke pligtede at fortsætte Losningen før Betaling eller Depositum var præsteret for hele Fragten og desuden for Overliggedagspenge for 1 Dag, nemlig Onsdag. Naar der for Onsdag tilkom Citantskabet Overliggedagspenge (se foran), saa var det altsaa ikke (som Indstævnte siger) forskudsvis, at saadanne Onsdag Aften blev krævede for 1 Dag, men derimod for den Dag, som da var forløben, nemlig Onsdagen. Med det Onsdag Aften fremsatte Krav paa Overliggedagspenge maatte Føreren saaledes være i sin Ret, og hvad hans Afslag paa det angivelige Tilbud af Torsdag Morgen angaar, saa er det benægtet, at der er fremsat noget virkeligt Tilbud om Overliggedagspenge — for hvilke Indstævnte ifølge sin egen ovenanførte Fremstilling heller ikke anbød nogen Garanti, — og denne Benægtelse maa uanseet 1ste Kontravidnes Udsagn bekræftes ved den efterfølgende Beskikkelse og det i Henhold til den meddelte Garantidokument af 30 Juni, idet det deraf fremgaar, at Indstævnte ikke erkjendte nogen Ret for Overliggedagspenge, og som før nævnt har han lige indtil nu under Sagen specielt bestridt saadan Ret for Onsdagen, som netop var den Dag Tilbudet af Torsdag Morgen i Tilfælde maatte have gjældt. Hvad angaar Fragten, som forøvrigt ligger udenfor Sagen, saa har Citantskabet benægtet, at der (Torsdag Morgen) blev fremsat noget Tilbud om at kvittere Konnossementet, saaat Fragten kunde hæves forskudsvis. Fredag vedtog Føreren som før bemærket det Tilbud, som var fremkommet i den Torsdag Aften forkyndte Beskikkelse, uagtet dette baade for Fragten og Overliggedagspengene indeholdt Forbehold, som maatte kunnet afvises, men dette Tilbud frembød i hvert

Fald en Garanti, og da det angaaende det Forbehold, som i Beskikkelsen var gjort for Overliggedagspengene, nemlig om Fartøiet havde seilet direkte etc., ikke under Sagen er paastaaet, at der i den Henseende har været at lægge Fartøiet til Last, saa maa Føreren antages at have været sig bevidst, at Forbeholdet ingen Betydning havde for ham.

Citantskabets Paastand bliver saaledes at tage til Følge, idet Indstævnte ogsaa antages at burde tilsvare Procesomkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Murmester Ernst Eide bør til Citantskabet Jagt „Alfa", Fører Jakob Røgenæs, betale de paasøgte Kr. 31,20 — en og tredive — Kroner tyve — Øre — med 4 (fire) pCt. aarlig Rente deraf fra 5 Juli 1906, til Betaling sker samt i Procesomkostninger 110 — et Hundrede og ti Kroner. At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Edv. Bessesen.

H. J. Engelsen. *E. Engelsen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 24	Aargang VII	1906

78.

Danmarks Højesteret, den 13 November 1906.

Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Woodville"s Rhederi
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Grosserer V. Lund
(Højesteretssagfører Harboe).

Den i Samlingens Aargang VI som No. 95, Side 467 ff. indtagne Dom. afsagt af Sø- og Handelsretten i København stadfæstes af Højesteret (Spørgsmaal, om Lækage i et Pumperør var en skjult Feil).

Et under Sagen optaget Skøn gaar ud paa, at en Del af Vandet, som har beskadiget Rugen, allerede stammer fra Taganrog, hvor Nr. 1 Tank, hvortil det utætte Blyrør førte, sandsynligvis har været fuld af Vand, da der begyndtes paa Indladningen i vedkommende Lastrum. Da Appellanten heroverfor ej har gjort det antageligt, at saadant ikke har været Tilfældet, eller at denne Fejl ikke havde kunnet opdages ved almindelig Paapasselighed, kan den ikke betegnes som en saadan skult Fejl, for hvilken

Rhederiet ved den i den indankede Dom nævnte Konnossements Klausul har betinget sig Ansvarsfrihed. Allerede af denne Grund vil den indankede Dom være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret findes Appellanten at burde betale Indstævnte med 200 Kroner.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Woodville"s Rhederi til Indstævnte Grosserer V. Lund med 200 Kroner. Til Justitskassen betaler Appellanten 10 Kroner.

79.

Christiania Sjøret, den 29 November 1906.

Fru Ragna Hammers Konkursbo
(Advokat Stang Lund)
mod
Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft
(Advokat Gustav Blom).

To Lægtere med Mursten gaar tilbunds under Slæbning fra Christiania-Fjorden til Stockholm. Assurandøren af Stenen nægter at udbetale Erstatning, paastaaende at Lægterne var usjødygtige ved Reisens Begyndelse, og at Forliset skyldtes deres Usjødygtighed, saa at Assurandøren i Medfør af *den norske Sjøforsikringsplans § 43, 2 a* intet Ansvar havde, idet baade Lægterne og Stenen tilhørte Forsikringstageren. Retten udtaler sig for denne Forstaaelse af den citerede Bestemmelse men dømmer alligevel Assurandøren, fordi der ikke var ført tilstrækkeligt Bevis for Usjødygtigheden.

Ved Police af 22 September 1904 forsikrede Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft for Hyggen Teglværker i Røken indtil Kr. 14 000,00 paa Mursten, indlastet i god Lægter „Mary" for Kr. 10 000,00 og i „Jean Baptiste" for Kr. 4000,00. Lægterne skulde buxeres fra Christiania-Fjorden til Stockholm af Dampskibet „Skagerak". Slæbningen paabegyndtes den 22 September om Morgenen, men den 25 September sprang begge Lægtere læk og sank med iværende Ladninger. Man befandt sig da efter D/S „Skageraks"s Bestik 25 Sjømil af Bornholm med Hammerø Fyr i S. V.

Hyggen Teglværker indehavdes af Fru Ragna Hammer, hvis

Bo senere er taget under Konkursbehandling. Da Assuranceselskabet har nægtet at anerkjende noget Erstatningskrav, har Fru Ragna Hammers Konkursbo ved Sjøretsstævning berammet 9 August 1905 anlagt nærværende Sag og efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 8080,00 med lovlige Renter og Sagsomkostninger, hvoriblandt Omkostningerne ved den afholdte Sjøforklaring.

Paastandsbeløbet fremkommer paa den Maade, at der i „Mary" var indlastet 152 000 Stk. Mursten og i „Jean Baptiste" 50 000 Stk., tilsammen 202 000 Stk. à 40,00 Kr. pr. 1000, for hvilken Pris Murstenen skulde leveres frit paa Kai ved Stockholm.

Indstævnte har paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Til Forklaring af Differencen mellem Forsikringsbeløbene og Ladningernes Værdi har 1ste Hovedvidne Generalkonsul G. V. Hammer, der ifølge thinglæst Prokura har forestaaet Fru Hammers Affærer, forklaret, at det var hans Forudsætning, at Forsikringsbeløbene omfattede Forsikring af baade Kasco, Last og Fragt, — begge Lægtere tilhørte nemlig Fru Hammer.

Indstævntes Frifindelsespaastand er baseret derpaa, at Lægterne ikke var i sjødygtig Stand, da Reisen tiltraadtes.

Citantskabet har bestridt Rigtigheden af denne Paastand og har derhos hævdet, at Usjødygtigheden ialfald ikke kan fritage Indstævnte for Erstatningspligt overfor *Ladningseieren*.

Subsidiært har Indstævnte anført, at Paastandsbeløbet ogsaa omfatter *Fragt* af Varerne til Stockholm, og at denne Fragt ikke omfattes af Forsikringen.

Hertil har Citantskabet hævdet, at Tilfældet maa bedømmes paa samme Maade, som om Fragten var forudbetalt uden Tilbagebetalingspligt, kfr. Sjøforsikringsplanens § 13 e.

Retten skal bemærke:

Det er paa det Rene, at Forsikringen er tegnet i Henhold til „revideret almindelig norsk Sjøforsikringsplan af September 1894". Efter Planens § 43, 2 a, svarer Assurandøren — ved Forsikringer for Rederiet — ikke for Skade, som er en Følge af, at Skibet har tiltraadt Reisen i usjødygtig Tilstand. Der er her ikke gjort nogen Undtagelse for det Tilfælde, at Rederen ogsaa er Ladningseier. Bestemmelsen maa da — modsat Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 249 — fortolkes derhen, at naar Reder og Ladningseier er den samme Person, maa Skibets Usjødygtighed ogsaa befri Ladningsassurandøren for hans Erstatningspligt, kfr. Platou Sjøret Pag. 633.

Efter Planens § 43 har Assurandøren Bevisbyrden for, at Lægterne har været usjødygtige, og for at Forliset er en Følge af Usjødygtigheden. Dette medgives ogsaa af Indstævnte, men Indstævnte finder Beviset ført ved de foreliggende Oplysninger dels om Lægternes Tilstand før Afgang, dels om selve Reisens Forløb. Efter den afholdte Sjøforklaring foregik Slæbningen den hele Tid under gunstige Forhold indtil Søndag Morgen den 25 September. Saavel Kapteinen paa „Mary" som Kapteinen paa „Jean Baptiste" forklarede, at Buxeringen ikke havde lettet noget paa Lægterne. Om Veiret Søndag Morgen den 25 September er det i „Mary"s Journal anført, at Vinden var sydostlig, tilfriskende bramseil Bris med voksende Sjø, — i „Jean Baptiste"s Journal, at Vinden øgede paa og Sjøen tiltog, — samt i Slæbebaaden „Skagerak"s Journal, at Vinden frisknede til o.s.v., dog ingen Kuling, men blev øieblikkelig Sjø. — Ca. Kl. 2 Morgen sprang Lægteren „Jean Baptiste" læk. Vindmøllen og Haandpumpen gik ustanselig, men Vandet øgede paa i Lægteren. Ca. Kl. 4 Fm. gav man derfor Signal om at holde mod Sjøen. Signalet blev efterkommet. Efter ca. 1/2 Time gaves Signal om at fortsætte Reisen, da man ombord paa „Jean Baptiste" troede at kunne holde Lægteren overvand, til man naaede Øland. Han fortsatte derpaa Reisen 1/2 à 1 Time — med halv Fart, se den af „Mary"s Kaptein afgivne Forklaring — men ombord paa „Jean Baptiste" øgede Vandet saa fort, at man var nødt til atter at give Signal til Slæbebaaden om at holde mod Sjøen. Imidlertid viste det sig umuligt at redde Lægteren og ca. Kl. 10 Fm. gik Mandskabet i Prammen og roede ombord i „Mary". Der var da ca. 4 Fod Vand i „Jean Baptiste".

Ved dette Tidspunkt er der i „Mary"s Journal anført: „Vinden øgede pludselig paa, tillige Sjøen". — Ca. Kl. 11 Fm. sprang „Mary" pludselig læk (uagtet Slæbebaaden fremdeles havde holdt mod Vinden med sagte Fart) og trods Vindmøllen arbeidede i fuld Orden og alle Mand arbeidede med Midtskibspumpen, steg Vandet strax saa hurtig, ca. 80 à 90" i Timen, at man maatte opgive Pumpningen og give Nødsignal til Slæbedampbaaden. Begge Mandskaber blev derpaa optaget af Slæbebaaden. „Mary" var da halvfuld af Vand.

„Jean Baptiste" sank ca. Kl. 11,40 Fm., „Mary" ca. 11,50 Fm.

Om Aarsagen til det Passerede forklarede „Mary"s Kaptein under Sjøforklaringen, at han antog, at en Hals var sprungen agter. „Jean Baptiste"s Kaptein forklarede, at han ikke havde gjort sig op nogen Mening om, hvorledes Lækagen var opstaaet.

Jeg maa give Indstævnte Medhold i, at de saaledes foreliggende Oplysninger maa siges at vække Formodning om, at Lægterne har tiltraadt Reisen i usjødygtig Tilstand. Men mere end en Formodning kan dog heller ikke siges at være tilveiebragt herved, medens Indstævnte — som af Citantskabet fremholdt — pligter at føre fuldt Bevis for sin Paastand. Spørgsmaalet er derfor, om dette Bevis kan siges at være fyldestgjort ved de forøvrigt fremskaffede Bevisligheder.

Af disse hidsættes:

„Mary" var 498 reg. Tons, stak i lastet Tilstand 19 Fod dybt og havde et Fribord af ca. 1 Meter midtskibs (ɔ: efter Kontravidnernes Forklaringer, — efter Kapteinens Forklaring under Sjøforklaringen 5 à 6 Fod). Lægteren var — efter Kontravidnernes Forklaring — i daarlig Forfatning og saa styg ud, ligesom den var adskillig kjølsprængt. Den var adskillig læk, hvorfor den stadig maatte pumpes. Efter 1ste Kontravidnes Forklaring maatte der specielt et Par Gange pumpes af flere Mand gjennem flere Timer, — antagelig fordi man da havde undladt Pumpning, hvorlænge foreligger der ikke nærmere Oplysninger om. 1ste Kontravidne har videre specielt forklaret, at Lægteren havde en Lækage i Baugen angivelig paa Grund af et Sammenstød med en Lastepram, men at denne Lækage ikke kunde findes, samt at der under Indlastningen blev drevet udenbords og desuden mauret med Sagflis baade i Baugen og andetsteds. Der silrede desuagtet Vand ned langs Stævnen forud, ligesom Lægteren i det hele efter Tætningen fremdeles var læk.

„Jean Baptiste" var 168 reg. Tons, stak lastet $12^1/_2$ Fod dybt og havde et Fribord af 2 à $2^1/_2$ Fod midtskibs. Lægteren var indkjøbt af Fru Hammer i September 1904. Den havde da ligget i Oplag i Drammen fra Vaaren 1904 og havde angivelig de sidste to Aar iforveien ligget i Oplag paa et andet Sted (Brevik). Den indkjøbtes til heromhandlede Reise. I sig selv synes Lægteren ikke at have været i nogen egentlig slet Forfatning. Saaledes siger 2det Kontravidne, at Lægteren i sig selv saa bra ud, Tømmeret saa ganske bra ud i Luftgangene, ligesaa Huden og Forbindingerne. Da Lægteren var endel nedlastet, havde Vidnet dog ikke Anledning til at undersøge den udenbords under Vandlinjen og heller ikke indenbords underkastede han den nogen speciel Undersøgelse. Om nogen Raaddenhed er der intet oplyst. Derimod er det godtgjort, at Lægteren under Indlastningen viste sig at være læk. Herom forklarer 1ste Kontravidne nærmere, at da man havde ind-

lastet 6 à 7000 Sten, holdt den paa at synke en Nat. Der blev da sat en Masse Folk til at pumpe og øse Vand, til Lægteren var læns. Samtidig hentedes 4 Tømmermænd fra Drammen (2—5 Kontravidner), som drev Lægteren udenbords. Efter dette blev Lægteren tættere, men ikke fuldkommen tæt; tværtimod maatte en Mand stadig holde paa at pumpe baade Dag og Nat for at holde den læns.

I Overensstemmelse hermed har Tømmermændene forklaret, at de blev budsendt om at komme saa hurtig som muligt. De holdt derefter i 4 Dage paa med Drivningsarbeide udenbords, fra Vandlinjen og opover. Lægteren var meget gissen, hvorfor de i de 4 Dage tættede og drev der, hvor den var mest gissen og saa værst ud. Da de kom, var endel af den indtagne Last lempet agterover, fordi der skulde være en slem Lækage forud. Denne blev ogsaa tættet, men det ser forøvrigt ud, som om Tømmermændene ikke fandt Lækagen forud at være værre end paa andre Steder af Lægteren. Denne maatte stadig pumpes og der blev holdt Vagt ved den om Natten, — efter 2det Kontravidnes Forklaring kunde der være Risiko for, at Lægteren vilde kunne synke i Løbet af en Nat. Da Indlastningen var paabegyndt før Tømmermændenes Ankomst, kunde Drivning ikke foregaa under Vandlinjen. Under Drivningsarbeidet fortsattes Indlastningen. Med disse Oplysninger maa dog paa den anden Side sammenholdes, at 4de Kontravidne i Drammen boede nær det Sted, hvor Lægteren laa i Oplag. Saavidt Vidnet kunde se, blev den dengang ikke pumpet, uagtet Vidnet saa den hver Dag. Vidnet antager derfor, at den Lækage, som senere viste sig, skriver sig fra, at Lægteren var gissen i Naterne ovenbords (omend Vidnet medgiver Muligheden af, at der kan være opstaaet Lækage i Bunden, naar der indlastedes tung Last).

Lægterens Dæk sees at have været i mindre god Forfatning, særlig var der en Aabning mellem Dækket og det Skot, som bar Halvdækket agter, — og gjennem denne Aabning kunde Overvand rinde ned. Under Reisen forsøgte man dog at tætte Aabningen med Tomsække og Bord.

Indstævnte hævder nu, at det ikke alene er bevist, at Lægterne har tiltraadt Reisen i usjødygtig Tilstand, men endog at Reder og Førerne maa have været paa det Rene med den manglende Sjødygtighed.

Det maa nu ogsaa medgives, at der efter de tilveiebragte Oplysninger har været Mangler ved Lægternes Forfatning. Men

ved Bedømmelsen af, hvilken Vægt der kan lægges herpaa, maa man formentlig først opgjøre sig en Mening om, hvilke Krav der med Rette kan stilles til en *Lægters* Sjødygtighed. Det maa erindres, at Lægtere ofte for ikke at sige i Almindelighed er gamle udrangerede Skibe, som ikke længere er skikkede til at gaa i almindelig Skibsfart, eller som det ialfald ikke længer lønner sig at holde i saadan. Det er derfor klart, at en Lægter ikke kan forudsættes at opfylde de Fordringer med Hensyn til Sjødygtighed, som man kan stille til et Skib i Almindelighed. Ved Spørgsmaalet om Anvendeligheden af Sjøforsikringsplanens § 43, 2 a maa man derfor gaa ud fra, at Assurandøren har været opmærksom paa det nævnte Moment. Og Assurandøren vil derfor ikke paa Basis af denne Bestemmelse kunne annulere Forsikringen, medmindre han kan godtgjøre, at Ulykken er foraarsaget ved Mangler, som han efter de Krav, som i Almindelighed stilles til en Lægter, var berettiget til at forudsætte vedkommende Lægter fri for. I denne Forbindelse kan det vistnok ogsaa siges, at det altid vil være forbundet med betydelig Risiko at sende en Slæbebaad med to Lægtere med Murstenslast fra Christiania-Fjorden til Stockholm i September Maaned. Men ogsaa denne Risiko maa Assurandøren paa Forhaand have været opmærksom paa og har ved Overtagelsen af Forsikringen overtaget Ansvar herfor.

Det vilde formentlig være selvmodsigende at lægge en strengere Maalestok til Grund, naar det som her handles om Forsikring af Lægtere, idet i modsat Fald en Assurandør vistnok i de fleste Tilfælde vilde kunne gjøre Usjødygtighedsindsigelsen gjældende, — og det kan dog ikke have været Kontraktens Forudsætning.

Naar man lægger den anførte Forudsætning til Grund ved Bedømmelsen, kan der ikke findes noget Bevis ført for, at enten Førerne eller Rederen har været paa det Rene med, at Lægterne har været i usjødygtig Tilstand. Begge Førere har selv bestridt dette og Fru Ragna Hammers Mand, Generalkonsul C. W. Hammer, der som Prokurist forestod Fru Hammers Affærer, har ligeledes som 1ste Hovedvidne forklaret, at han ansaa begge Lægtere for at være i fuld sjødygtig Stand. Begge Lægtere — saavel „Mary“ som „Jean Baptiste“ — indkjøbtes i September Maaned 1904 og angaves af de tidligere Eiere at være i fuld sjødygtig Stand. („Mary“ havde tidligere gaaet med Murstenslast til Aalesund). Der foreligger formentlig intet, som kan berettige til at bestride disse Forklaringers *subjektive* Berettigelse. 1ste Hovedvidne har ogsaa forklaret, at han oprindelig tænkte paa at lade Lægtere

og Ladninger afgaa uassureret og alene tegne Assurancen efter bestemt Forlangende af en interesseret Trediemand.

Imidlertid er, som af Indstævnte fremholdt, Sjødygtighed — i den Udstrækning, hvori Kravet kan stilles — en objektiv Betingelse for Assurancens Gyldighed. Det maa dog her komme i Betragtning, at Indstævnte tegnede Assurancen uden at anstille nogen Undersøgelse om Lægternes Tilstand eller forlange nogen Oplysning derom. (Dette er uden Modsigelse anført fra Citantskabets Side). Efter hvad der foran er bemærket om Assurancens særlige Art maa Indstævnte da have en særlig streng Bevisbyrde for, at han kan beholde Assurancepræmien, hvis Størrelse maa antages at være afhængig af de paapegede særlige Risikomomenter, men desuagtet unddrage sig for Erstatningsansvaret. Paa Grund af de paapegede særlige Risikomomenter blev formentlig ogsaa Vægten af det Bevismoment, som kan ligge i Reisens Forløb uden Tilstøden af nogen paaviselig extraordinær Sjøulykke, adskillig svækket.

For „Mary"s Vedkommende kan ikke skjønnes at foreligge noget særlig extraordinært ved dens Forfatning. Den angives at have været adskillig kjølsprængt, men dette er som bekjendt Tilfældet endog med flere gamle Skibe, som desuagtet kan beholde sin Klasse i Veritas. At en Lægter er kjølsprængt, kan derfor ikke tillægges nogen væsentlig Betydning. Heller ikke er det visselig noget extraordinært ved en Lægter, at den er endel læk, saaat den regelmæssig maa pumpes. Naar Lækagen ikke overstiger, hvad man med Rimelighed maatte være forberedt paa, kan Lægteren derfor ikke af den Grund ansees som usjødygtig. Vistnok har Vidnerne forklaret, at Lægteren saa styg ud, men disse Forklaringer er holdt i en saadan Almindelighed, at man ikke kan finde i samme nogen Angivelse af særlige Mangler ved Lægteren. Paa den anden Side er det paa det Rene, at Lægteren i de første Dage af Reisen holdt sig bra, ligesom Føreren har forklaret, at efter hans Mening maa en Hals være sprunget agterud. Hvis dette er Tilfældet, har man formentlig intet Holdepunkt for at henføre Ulykken til Lægterens paastaaede Mangel paa Sjødygtighed. Omendskjønt Oplysningerne visselig tilsammenlagte nok kan vække Formodning om, at Lægteren ikke har været i tilbørlig Stand, kan der dog ikke siges at være ført noget positivt Bevis herfor, og Indstævntes Paastand om den angivelige Usjødygtighed kan da ikke godtages.

For „Jean Baptiste"s Vedkommende staar Spørgsmaalet i en

anden og adskillig tvivlsommere Stilling. Den synes efter de Retten forelagte Oplysninger i sig selv at have været i en ialfald nogenlunde god Forfatning. Af Veritasregistret fremgaar ogsaa, at den havde Klasse B 1 i norsk Veritas, og at denne Klasse først udløb i Februar 1904. Derimod faar man Indtryk af, at Lækagen her var større end paa „Mary". Dette kan ogsaa have sin naturlige Forklaring deri, at Lægteren, før den blev taget i Brug til heromhandlede Reise, synes at have ligget forholdsvis længe i Oplag, og at den derunder er gisnet ovenbords. Den herved opstaaede Lækage var det imidlertid netop, de fire Tømmermænd fra Drammen skulde udbedre, og til en vis Grad maa dette antages at være skeet. 1ste Hovedvidne har da ogsaa forklaret, at forinden han dimitterede Tømmermændene, erklærede disse saavel til Vidnet selv som til Verkets Bestyrer, at Lægteren var i fuld sjødygtig Stand. Naar Tømmermændene som Vidner nu bagefter har erklæret det af dem udførte Arbeide som ufuldstændigt, hvad de før Afreisen ikke kan sees at have nævnt noget om, staar dette saaledes i Strid med 1ste Hovedvidnes Forklaring. Nu maa det vistnok antages, at Arbeidet med Hensyn til Fuldstændighed visselig kan have ladet adskilligt tilbage at ønske, men herfra og til af denne Grund at karakterisere Lægteren om usjødygtig betragtet som Lægter, er der dog et ikke kort Skridt. Ogsaa for denne Lægters Vedkommende er det paa det Rene, at den under den første Del af Reisen holdt sig bra, og naar den sank den 25 September om Formiddagen uden at noget specielt vides at være tilstødt, maa det dog tages Hensyn til, at Sjøgang kan have en meget stærkere Indflydelse paa en fuldlastet Lægter, der ikke er beregnet paa at udholde de samme Anstrængelser som et almindeligt Fragtskib. Det er visselig ikke noget ukjendt, at en Lægter synker under en Sjøgang, som for et almindelig Fragtskib ikke vilde frembyde noget extraordinært. Man kan ikke af den Grund anse Bevis ført for Usjødygtighed, thi dette vilde i sin Konsekvens føre til, at Bevisbyrden blev vendt om, saa at det blev Forsikredes Pligt at føre Bevis for Ulykkens Aarsag. Dette vilde imidlertid stride mod Planens udtrykkelige Bestemmelse. Omendskjønt Spørgsmaalet som antydet her stiller sig adskillig tvivlsomt, kommer jeg derfor til det Resultat, at Indstævnte heller ikke her har fyldestgjort fuldt ud sin Bevisbyrde for, at Skaden in casu er en Følge af, at Lægteren har tiltraadt Reisen i usjødygtig Tilstand.

Naar Indstævnte videre paaberaaber sig, at Lægterne har været overlastede, eller at Lasten muligens har været skjødesløs

anbragt, kan heller ikke dette gives Medhold. For den sidste Anførsel er ingen nærmere Begrundelse anført og med Hensyn til den paastaaede Overlastning er det heller ikke legitimeret, at Lægterne har været nedlastet dybere, end vanligt er ved Lægtere i Almindelighed.

Indstævnte maa efter det Anførte tilpligtes at tilsvare Ladningernes Forsikringsværdi. Med Hensyn til dennes Beregning maa jeg derimod give Indstævnte Medhold i, at Forsikringen her kun gjælder Ladningerne ikke Fragten, og at den Omstændighed, at Ladning og Lægter tilhørte en og samme Person, ikke kan sidestilles med det Tilfælde, at Fragt er forudbetalt og ikke kan forlanges tilbagebetalt. Anderledes staar det derimod med Slæbebaadens Godtgjørelse for Buxeringen, idet denne Godtgjørelse efter Proceduren maa antages at være endelig udbetalt og derefter efter Planens § 13 e maa være bleven endel af Ladningens Forsikringsværdi. Citantskabets principale Paastand vil derfor ikke kunne tages tilfølge, hvorimod Citantskabet overensstemmende med dets i Indlæg af 12 Juli 1906 antydede subsidiære Paastand vil blive at tilkjende det oprindelige Paastandsbeløb med Fradrag af, hvad der kan ansættes som passende Fragt for Lægterne *fra Lastepladsen* til Stockholm (i Fradraget altsaa ikke medregnet Slæbebaadens Godtgjørelse). Fradragets Størrelse maa blive at fastsætte ved efterfølgende Sjøretsskjøn, der antages at burde optages paa Parternes fælles Bekostning.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft bør til Citantskabet, Fru Ragna Hammers Konkursbo betale Kr. 8080,00 — otte Tusinde og otteti Kroner — med Fradrag af, hvad der ved et paa begge Parters fælles Bekostning optaget Skjøn ansættes som en passende Fragt for de benyttede Lægtere „Mary“ & „Jean Baptiste“ under den omhandlede Reise i September 1904 fra Lastepladsen Hyggen Teglværk i Drammensfjorden til Stockholm (i Fradraget dog ikke medtaget den til Slæbebaaden „Skagerak“ udbetalte Buxergodtgjørelse).

Af Restbeløbet svares 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra den 9 August 1905, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

5 & 20—11—1906. *M. C. Backer.*

14—21—11—1906. *W. P. Lorentzen.*

Jeg kommer til et andet Resultat end de tidligere Voterende. Efter de foreliggende Oplysninger angaaende Lægternes Sjødygtighed antager jeg, at Indstævnte har ført fyldestgjørende Bevis for, at begge Lægtere ved Afgang fra Lastepladsen ikke var i den fornødne sjødygtige Forfatning for at kunne føre saadanne tunge Ladninger fra Drammensfjorden til Stockholm Sjøveien op Østersjøen, særlig finder jeg dette godtgjort med Hensyn til „Jean Baptiste". Jeg antager videre, at den indtrufne Ulykke maa være en Følge af Lægternes usjødygtige Forfatning. Efter dette Resultat maa Assuranceselskabet være fritaget for at betale Assurancesummen. Jeg voterer derfor for Indstævntes Frifindelse under Ophævelse af Sagens Omkostninger.

7 & 27 November 1906. *A. Krøger.*

I Henhold til den passerede Votering afsiges saadan

Dom:

Som Førstvoterendes Konklusion.

29—11 1906. *M. C. Backer.*

80.

Trondhjems Sjøret, den 1 September 1906.

Joachim E. Schjelderup
(Overretssagførerne Bryn & Gylche)
mod
Det nordenfjeldske Dampskibsselskab
(Overretssagfører Sverre Klingenberg).

En Expeditør i Hamburg udleverer et Parti Sild, uden at Modtageren er behørig legitimeret ved Konnossement, og Rederiet sagsøges til Erstatning for Skade, som Afskiberen paastaar at have lidt derved. Retten anser imidlerid Afskiberens mulige Krav forældet efter *Sjøfartslovens § 283*, idet Rederiets Ansvar maatte være begrænset til Skib og Fragt, saa at Afskiberen kun havde Sjøpant i disse Værdier men ingen Fordring mod Rederiet personlig.

Ved Sjøretsstævning af 12 August 1904 har Kjøbmand Joachim E. Schjelderup i Bergen sagsøgt Det nordenfjeldske Dampskibsselskab og efter forgjæves inden Retten prøvet Forligsmægling nedlagt Paastand om, at Indstævnte tilpligtes at betale ham Kr. 4963,61, subsidiært Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Citanten har anført, at han den 28 Februar 1902 solgte pr. 2 Maaneders Accept mod Konnossement til D'Herrer Spethmann & Fischer i Lübeck 200 Tønder Slosild. Dette Sildparti, som fremsendtes med Indstævntes Skib „Kong Helge", blev imidlertid refuseret af Kjøberne, efterat det af Indstævntes Expeditør i Hamburg var stillet til Kjøbernes Disposition uden at disse havde præsenteret Konnossement, idet Expeditøren gav Kjøbernes Kommissionær Udleveringsseddel paa Partiet mod dennes Garanti for alle Følger af, at Partiet leveredes før Konnossement præsentertes samt for, at dette skulde blive efterleveret. Citanten blev nu nødt til at tage Partiet tilbage til Bergen for Eftersyn, og da han atter kunde holde det frem til Salg, viste det sig, at Søgningen omtrent fuldstændig var forbi, hvorfor den væsentlige Del af Partiet maatte ligge over til næste Sæson og som Følge deraf blev meget daarlig betalt, saaledes at Citanten, som fremlagt Opgjør viser, blev paaført et Tab af Kr. 4963,61. Ved at stille Sildpartiet til Kjøbernes Disposition, uden at disse præsenterte Konnossement, har Expeditøren handlet retsstridigt og maa ansees paa Indstævntes Vegne at have overtaget det fulde Ansvar for dets Værdi, og Citanten anser sig derfor berettiget til at kræve sit Tab erstattet af Indstævnte.

Indstævnte har mod Søgsmaalet for det første fremsat Præskriptionsindsigelse. Ifølge Konnossementet skal Skibsføreren udlevere Varen til rette Konnossementsindehaver og Expeditøren, som skulde udføre denne Skibsførerens Pligt, og som derfor maa ansees som dennes Fuldmægtig, angives at have handlet i Strid dermed. For saadan Handling hæfter Rederiet ifølge Sjøfartslovens § 7 jfr. § 8 kun med Skib og Fragt og heri haves i Tilfælde Sjøpanteret. Den Handling, hvorfor Erstatning paastaaes, skeede i Marts 1902 og har, om Skade er lidt, straks afstedkommet denne. Erstatningskravet præskriberes imidlertid i Løbet af 2 Aar, efterat Skaden fandt Sted, og Tvisten afbrydes alene ved Søgsmaalsanlæg ifølge

Sjøfartslovens § 283. Nu er Stævningen først udtaget 12 August 1904, og Kravet er saaledes præskriberet.

Citanten har anført, at Expeditøren ikke er Skibsførerens Fuldmægtig, han er antaget af Rederiet og forpligter dette personlig. Rederiet hæfter derfor med hele sin Formue for de af Expeditøren indgaaede Forpligtelser eller paadragne Erstatningskrav. Den i §§ 7 og 8 hjemlede Begrændsning af Rederiets Ansvar for Skibsførerens Forhold er en Undtagelsesbestemmelse, som ikke uden Lovhjemmel kan udvides til Expeditøren. For Fordringen haves derfor ikke Sjøpanteret og § 283 er ikke anvendelig. Selv om Rederiet kun stod til Ansvar med Skib og Fragt, vilde Fordringen ikke være præskriberet. For det første fandt Skaden ikke Sted i Marts 1902, den er ikke lidt eo ipso ved Expeditørens Feil, men derved, at Varen ved den paafølgende Realisation udbragtes til et betydeligt mindre Beløb end den oprindelige ved Spethmann & Fischer aftalte Kjøbesum. Skaden har først fundet Sted paa den Tid, da det ved Realisationen af den refuserede Vare var konstateret, at Expeditørens Feil havde paadraget Citanten Tab og i hvilket Omfang. Dette var først i Mai 1904; Citanten erholdt da Afregning for Realisationen af Restpartiet, og Præskriptionsfristen kan derfor i Tilfælde først løbe fra dette Tidspunkt. For det andet har Indstævnte godkjendt Realisationsmaaden, det førte endog Varen fragtfrit tilbage, og har dermed i ethvertfald stiltiende samtykket i, at Præskriptionsfristen først løber fra Realisationens Afslutning.

Indstævnte bestrider, at det har godkjendt Realisationsmaaden og vedtaget Realisationens Afslutning som Tidspunkt for Præskriptionens Begyndelse. Indstævnte har fremlagt og henvist til Beskikkelse af $^{17}/_{4}$ 02 — hvori Citanten meddeler, at han gjør Indstævnte ansvarlig for lidt Tab ved Expeditørens Handling — og endel Korrespondance mellem Parterne i 1902 angaaende Affæren (Bilage 1—9 til Indstævntes Indlæg af $^{8}/_{1}$ 06). Indstævnte indrømmede i Telegram af $^{1}/_{5}$ (Bilag 3) Returfragt for at være imødekommende men pointerede i samme Telegram, at det ikke erkjendte at have noget Ansvar, og i Svartelegram af $^{2}/_{5}$ (Bilag 4) erklærede Citanten sig enig i, at den indrømmede Fragtfrihed ikke indeholdt saadan Erkjendelse.

Indstævnte har videre mod Søgsmaalet anført, at Varen ikke er udleveret Kjøberne, og man har Høiesteretsdom for, at en Kjøber ikke gjør sig skyldig i noget retsstridigt, om han skaffer sig Anledning til at besigtige Varerne, før han har indløst Kon-

nossementet, se „Retstidende“ 1897 S. 94 og 1905 S. 512. Er dette saa, er det en logisk Konsekvents, at heller ikke den gjør sig skyldig i nogen Retsstridighed, som giver Kjøberen Anledning til saadan Besigtigelse. I Hamburg er det forøvrigt ikke Expeditøren, som udleverer Godset; alt Gods, som skal afhentes fra Kaien, leveres til en kommunal Institution, kaldet Kaiverwaltung, Modtageren legitimerer, at Skibets Krav er betalt, og herfor meddeler Expeditøren Udleveringsordre. Citanten har ikke lidt noget Tab ved den paaklagede Handling. Enten var Varen kontraktsstridig, og da skylder Citanten sig selv sit Tab, eller den var kontraktsmæssig og da vilde Citanten have kunnet tvinge Kjøberen til at modtage og betale den og derved undgaaet Tab. I dette Tilfælde var Varen kontraktstridig, dette er godtgjort ved den i Hamburg stedfundne Bevisoptagelse (Bilage 5—8 til Indstævntes Indlæg af 5/7 05) og Aarsagen til den angivelig uheldige Realisation ligger saaledes ene og alene i Varens Kvalitet. De af Citanten fremlagte Opgjør og Forhandlingsregninger modsiges, idet der ikke er ført Bevis for, at de angaar heromhandlede Sildparti. Posten Telegramudgift Kr. 127,80 er ikke tilstrækkelig legitimeret og benægtes derfor. Mod de opførte Renter protesteres, der kan kun forlanges Procesrente.

Citanten har anført, at hvis det skulde være tilladeligt for Expeditøren at indrømme Kjøberen Forhaandsbesigtigelse af Varen uden Præsentation af Konnossement, vilde det for det internationale Handelssamkvem saa uundværlige Salg mod Konnossement tabe en væsentlig Del af sin Betydning, idet denne Handelsform tilsigter at gardere Sælgeren mod Reklamationer med efterfølgende Refusion, forinden Kjøberen har indløst Konnossementet. Citanten har intet foretaget for at tvinge Kjøberen til at modtage Varen, fordi han efter Expeditørens Handlemaade ikke længere havde med Kjøberen men alene med Indstævnte at bestille, det blev Indstævntes eller Expeditørens Sag at tvinge Kjøberen til at modtage og betale Partiet. Spørgsmaalet om Varens Kontraktsmæssighed foreligger ikke under denne Sag, gjennem Expeditørens Handling er Rederiet bleven ansvarlig for Kjøbesummens Betaling. Kaistyret i Hamburg udleverer ingen Varer uden efter Expeditørens Ordre. Det benægtes, at Varen var kontraktstridig. De i Opgjøret beregnede Renter har Hjemmel i gjældende Handelskoutume. Citanten har fremlagt en Række Erklæringer fra forskjellige Handelsforeninger m. v. som Bevis for Rigtigheden af sin Bedømmelse af Expeditørens Handlemaade og dennes Følger for Rederiet, og har som

Bevis for Varens Kontraktmæssighed henvist til de afgivne Vidneforklaringer under et ved Bergens Sjøret $^{6}/_{10}$ 05 optaget Thingsvidne, til et Telegram af $^{18}/_{2}$ 02 og en Erklæring af $^{9}/_{10}$ 05 fra Vrager Nielsen i Bergen m. fl.

Angaaende Spørgsmaalet om en fast Expeditør for et Dampskibsselskab, som holder Skibe i regelmæssig Rute, forpligter Rederen personlig eller kun med Skibsformuen, udtaler Dr. Oscar Platou i sine Forelæsninger over norsk Sjøret i det Væsentlige følgende (S. 80—81): „Dampskibsselskaber, som holde Fartøier i regelmæssig Fart, pleie at holde faste Expeditører paa de forskjellige Anløbssteder, og have til disse overdraget en Del af de Funktioner, som efter Loven gaa ind under Skipperens almindelige Fuldmagt (Sjølovens §§ 48, 132), de modtage Gods til Forsendelse, udstede Konossementer derfor, tage det af Skibet udlossede Gods i Forvaring og underrette Destinatoren om dets Ankomst etc. Skipperens regelmæssige Funktion i saadanne Ruter bliver derfor for en stor Del indskrænket til Befatning med Lastning og Losning af det til Skibssiden bragte Gods, Opsyn dermed under Reisen samt til Arbeidet som Skibets nautiske Dirigent. Nu er der Strid om, fra hvilket Synspunkt disse Expeditørers Stilling skal betragtes. Der har fra den ene Side været sagt, at disse Personer maa ansees at have en særlig Fuldmagt fra Rederens Side, de forpligte altsaa Rederen personlig, hvoraf da i norsk Ret vilde følge, at Medkontrahenterne ikke have Sjøpant. Fra anden Side er der, og det vistnok med bedre Føie, hævdet, at Begrændsningen i Rederens Ansvar ikke hænger sammen med en særegen personretlig Stilling for Skipperen, men med det særegne Indhold af de Retshandler, han som saadan har at indgaa, og at man derfor bør bedømme Expeditørens Retshandler efter samme Regel som Skipperens i alle de Tilfælde, hvor de høre til dem, der gaar ind under Skipperens Beføielse; Expeditøren bør da — uanseet om han er engageret af Skipperen eller direkte af Rederen — i Forholdet ligeoverfor Trediemand bedømmes som den, der handler i Egenskab af Skipperens Substitut; en anden Regel kan kun indtræde, hvor Expeditøren ved Udøvelsen af de Handlinger, der høre til Skipperens merkantile Funktioner, udtrykkelig udhæver, at han handler paa Rederens og ikke paa Skipperens Vegne, og, som nogle mene, ogsaa, hvor der er kontraheret, uden at der er sigtet til noget bestemt Skib. For norsk Rets Vedkommende er Afgjørelsen ikke tvivlsom for det vigtigste af alle Tilfældes Vedkommende, idet det heder i Sjølovens § 132: „Naar Gods er indladet, skal Skibsføreren eller den, som i hans Sted er bemyndiget dertil . . . . . udstede Konnossement“. Dette Dokuments Virkning bliver efter dette det samme i alle Retninger, hvad enten Skipperen selv eller Expeditøren har udstedt Konnossementet, — medmindre der i det foreliggende Dokument er udtrykkelig aftalt noget andet mellem Parterne. — — — — Ved denne Bestemmelse er Dampskibsexpeditørens Stilling i det hele bestemt“.

Retten slutter sig til den af Dr. Platou hævdede Opfatning,

som den synes maa være den rigtige, og antager saaledes, at Indstævntes Ansvar for den paaklagede Handling er begrændset til Skibsformuen, idet Udlevering af Gods regelmæssig hører under Skibførerens Gjerning. I Konnossementet, som er underskrevet „pr. Capteinen J. C. R. Bruenech & Søn", er Rederiets Ansvar for Fragtkontraktens Opfyldelse begrændset til Skibet. — Det næste Spørgsmaal vedkommende Præskriptionsindsigelsen er, naar Skaden kan siges at have fundet Sted. Sildpartiet blev tilbagesendt fra Hamburg i Mai 1902 (kfr. det som Bilag 3 til Citantens Indlæg af $^5/_{11}$ 04 fremlagte Konnossement af $^7/_5$ 02), og begge Vidner under Thingsvidnet i Bergen har forklaret, at de eftersaa Partiet, efterat det var kommet tilbage, og fandt, at det havde lidt under sin Henliggen i Hamburg, idet en Del af Tønderne var blevne lagetørre og Silden som Følge deraf gulnet; Tønder, Staver og Baand havde desuden — forklarer 1ste Vidne — lidt en Del som Følge af Transporten. Retten finder efter disse Oplysninger, at Skaden maa siges at have fundet Sted ialfald saa tidlig som i Mai 1902, forsaavidt man ikke vil anse Skaden indtraadt allerede ved Kjøbernes Refusion af Varen, hvilket vistnok er det rigtige. Fra Mai 1902 til August 1904, da Stævningen udtages, er over 2 Aar. Man kan ikke finde, at Indstævnte har vedtaget et senere Udgangspunkt for Præskriptionens Løb end det i Loven bestemte. Retten kommer efter dette til det Resultat, at Indstævntes Præskriptionsindsigelse maa gives Medhold, og Indstævnte vil som Følge deraf blive at frifinde for Citantens Tiltale.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Det nordenfjelske Dampskibsselskab bør for Citanten Kjøbmand Joachim E. Schjelderups Tiltale i denne Sag fri at være.
Sagens Omkostninger ophæves.

Riddervold Smith.
Enig:

J. Matzow. *Einar Dyblie.*

Indhold: 78. Danmarks Høiesteret: Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Woodville"s Rederi mod Grosserer V. Lund. — 79. Christiania Sjøret: Fru Ragna Hammers Konkursbo mod Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft. — 80. Trondhjems Sjøret: Joachim E. Schjelderup mod Det nordenfjeldske Dampskibsselskab. —

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 25	Aargang VII	1906

81.

Kungl. Maj:ts dom, den 14 December 1906.

Firman C. J. Broander & Co. i Ronehamn

mot

Sjökaptenen S. P. Jönsson.

Ett af befälhafvare till lastemottagaren gjordt telegrafiskt erbjudande att ändra fartygets destinationsort mot viss ersättning och ilsvar anses ej bindande för befälhafvaren, då lastemottagaren i telegram först påföljande dag accepterat befälhafvarens erbjudande.

Den 28 April 1905 upprättades mellan Sjökaptenen S. P. Jönsson såsom befälhafvare å skonerten „Lucie", å ena, samt firman C. J. Broander & Co. i Ronehamn, å andra sidan, ett certeparti, enligt hvilket Jönsson förband sig att afsegla till Ljugarn och där för firmans räkning intaga en last af slipers samt därmed afgå till Ystad och aflämna lasten enligt konnossement. Certepartiet afslutades genom skeppsmäklarefirman Öberg & Horndahl i Helsingborg, som underskref certepartiet för båda parterna enligt order.

Fartyget ankom med sin last till Ystad den 16 Maj 1905.

Från lastemottagaren, som var firman Öberg & Horndahl, låg fartyget här till mötes ett telegram, att fartyget af misstag destinerats till Ystad, hvadan befälhafvaren anmodades att afsegla till Åhus mot ersättning, som skulle uppgöras vid framkomsten.

På detta telegram svarade Jönsson i ett den 16 Maj kl. 2,40 i Ystad inlämnadt telegram: „Lucie" anländt redden. Telegrammen erhållen. Villig afsegla Åhus mot 150 kronors ersättning. Ilsvar. Jönsson".

I ett till Jönsson aflåtet telegram, som inlämnats i Helsingborg den 17 Maj kl. 9 f. m. svarade Öberg & Horndahl: „Accepterar Edra betingelser. Afsegla Åhus".

Firman Broander & Co. instämde till Rådstufvurätten i Helsingborg Sjökaptenen Jönsson samt anförde: Genom de växlade telegrammen hade bindande aftal kommit till stånd, enligt hvilket Jönsson förbundit sig att mot ytterligare 150 kronors ersättning föra lasten till Åhus. Emellertid hade Jönsson af okänd anledning underlåtit att fullgöra sitt åtagande, hvaraf blifvit en följd, att lasten måst lossas i Ystad och skickas till bestämmelseorten med bantåg. Härigenom hade firman ådragits kostnader. Firman yrkade därför åläggande för Jönsson, att med „Lucie" och dess frakt gälda ersättning för den förlust firman sålunda lidit med 401 kronor 21 öre.

Jönsson bestred att något aftal kommit till stånd. Öberg & Horndahl hade nämligen underlåtit att uppfylla det vid Jönssons erbjudande fästade villkoret om ilsvar. Sedan vinden gått öfver sålunda, att den ej medgifvit segling från Ystad till Åhus, hade Jönsson, innan han fått Öberg & Horndahls svar, genom telegram att „Lucie" vore lossningsklar återkallat sitt anbud om lastens förande till Åhus. I alla händelser ansåg Jönsson att Broander & Co. ej kunde grunda någon rätt på ett aftal, som skulle hafva ingåtts med Öberg & Horndahl.

Firman anmärkte, att det vore uppenbart, att Öberg & Horndahl ej kunnat svara utan att först hafva meddelat sig med firman. Därför hade besked ej kunnat lämnas tidigare än som skett. Det vore allmänt vedertagen sed i fråga om befraktningar, att man vore bunden af sitt anbud i 24 timmar, därest ej viss annan tid härinom öfverenskommits.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 4 December 1905:

Enär Broander & Co. icke styrkt, att Jönsson före afsändandet af i målet åberopade telegram den 16 Maj 1905 erhållit meddelande af beskaffenhet att gifva lagligt stöd för antagande

att Öberg & Horndahl då varit icke endast emottagare af lasten utan äfven fortfarande ombud för Broander & Co. i rättsförhållande mellan denna och skonerten „Lucie"s rederi,

samt Jönsson således icke kunde anses hafva genom sagda telegram med Broander & Co. slutit aftal, hvarpå kunde lagligen grundas någon ersättningsskyldighet till Broander & Co.,

ogillades käromålet med förpliktelse för Broander & Co. att godtgöra Jönssons rättegångskostnader med 72 kronor 50 öre.

Firman sökte efter vad ändring, som af Jönsson bestreds.

Hofrätten öfver Skåne och Blekinge yttrade i dom den 1 Juni 1906:

Enär det blifvit i saken utredt att, efter det Jönsson i ett den 16 Maj 1905 kl. 2,40 efter middagen till lastemottagaren firman Öberg & Horndahl afsändt telegram erbjudit sig att afsegla från Ystad till Åhus mot en ersättning af 150 kronor samt begärt ilsvar, firman Öberg & Horndahl först i ett påföljande dag afsändt telegram accepterat Jönssons betingelser,

samt vid sådant förhållande Jönsson icke varit bunden af sitt ifrågavarande erbjudande,

pröfvade Hofrätten rättvist fastställa det slut, Rådstufvurättens utslag innehölle; och skulle firman godtgöra Jönssons kostnader i Hofrätten med 50 kronor.

Firman fullföljde sin talan. Jönsson yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Högsta Domstolen (Justitieråden *Huss*, *Grefberg*, *Quensel*, *friherre Marks von Würtemberg*, *Trygger* och *Sundberg*) rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade firman att ersätta Jönssons kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 130 kronor jämte domslösen.

82.

Kungl. Maj:ts dom, den 23 November 1906.

Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag

mot

Sjökaptenen Per Alfred Pettersson m. fl.

I ett af allmän åklagare mot ångfartygsbefälhafvare anhängiggjordt mål om ansvar för vållande till ombordläggning inkallas ett rederi som målsägare, men tillstädeskommer icke vid målets behandling. Genom utslag, som vinner laga kraft, frikännes befälhafvaren från ansvar. Rederiet förklaras nu berättigadt att i särskild rättegång föra talan jämväl mot befälhafvaren angående ersättning för rederiet genom ombordläggningen förorsakad skada.

Då ångfartyget „Tenö" den 15 September 1901 på aftonen under rådande mörker samt regn och disig luft befann sig på ingående till Stockholm sammanstötte fartyget mellan Djurgårdslandet och södra landet med det af Sjökaptenen Per Alfred Pettersson förda ångfartyget „Gustafsberg VI", som var på utgående från Stockholm. Båda fartygen tillfogades skador. „Gustafsberg VI" sjönk kort efter sammanstötningen.

Allmänna åklagaren yrkade vid Stockholms Rådstufvurätt ansvar å Pettersson för det han skulle genom försummelse varit vållande till kollisionen. Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag såsom ägare af „Tenö" inkallades i detta mål såsom målsägare för att blifva i tillfälle att framställa anspråk på skadestånd. Bolaget iakttog emellertid ej inställelse vid Rätten. Åklagarens talan blef sedermera ogillad af Rådstufvurätten. Åklagaren besvärade sig i Svea Hofrätt, men Hofrätten fann i utslag, som vann laga kraft, ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens beslut.

Aktiebolaget Gustafsbergs Fabrikers Intressenter såsom ägare af „Gustafsberg VI" instämde nu till Stockholms Rådstufvurätt Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag med yrkande att, som sammanstötningen vållats genom fel å „Tenö"s sida, Waxholmsbolaget måtte förpliktas ersätta Gustafsbergsbolaget för genom sammanstötningen orsakad skada och kostnad med 19 713 kronor 25 öre.

Waxholmsbolaget genstämde Gustafsbergsbolaget och Pettersson med påstående att, som kollisionen orsakats genom fel å

„Gustafsberg VI"s sida, Gustafsbergsbolaget och Pettersson måtte förpliktas att en för bägge och bägge för en utgifva ersättning för den skada, kostnad och förlust, som i anledning af sammanstötningen uppkommit för Waxholmsbolaget med 439 kronor 40 öre.

Pettersson yrkade, att Waxholmsbolagets talan i hvad honom anginge ej måtte upptagas till pröfning. Då bolaget nämligen inkallats som målsägare i det af allmänna åklagaren mot Pettersson anhängiggjorda målet utan att däri föra talan, hade bolaget försuttit sin rätt till ersättningstalan mot Pettersson.

I dom den 30 Juli 1904 förklarade Rådstufvurätten, som af anförde skäl, ansåg det icke vara styrkt, att sammanstötningen orsakats genom vållande å ettdera fartygets sida, att hvardera sidan jämlikt 221 § Sjölagen skulle draga sin skada, hvarjämte Rådstufvurätten fann sig oförhindrad att pröfva jämväl de mot Pettersson personligen framställda påståendena, därvid Rådstufvurätten ogillade den mot Pettersson i sådant afseende förda talan.

Bolagen och Pettersson sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt.

Hofrätten yttrade i dom den 9 Juni 1905:

Enär Hofrätten i anledning af mot Pettersson af allmän åklagare väckt åtal för det han skulle genom felaktigt förfarande orsakat ifrågavarande sammanstötning medelst utslag, som vunnit laga kraft, förklarat Pettersson icke vara om felaktighed i sådant hänseende öfvertygad,

funne Hofrätten, med undanrödjande af Rådstufvurättens dom i denna del, det af Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag mot Pettersson framställda yrkande icke kunna komma under bedömande.

Beträffande målet i öfrigt ansåg Hofrätten på anförda grunder att „Gustafsberg VI" ensam varit vållande till sammanstötningen samt ålade förty Gustafsbergsbolaget att ersätta motparten med fordrade 439 kronor 40 öre jämte ränta; hvarjämte Waxholmsbolaget ålades att ersätta Pettersson dennes kostnader i Hofrätten med 50 kronor.

Bolagen sökte hvar för sig ändring hos Kungl. Maj:t.

Nedre Revisionen (hrr. *Linders*, *Sandberg* och *Öhman)* yttrade i afgifvet betänkande:

Enär Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag icke fört talan i ofvanberörda af allmän åklagare mot Pettersson anhängiggjorda mål angående ansvar för det Pettersson skulle genom felaktigt förfarande orsakat ifrågavarande sammanstötning,

samt vid sådant förhållande den omständigheten att Pettersson i nämnda mål förklarats ej vara om felaktighet i sådant hänseende

öfvertygad, lagligen icke torde utgöra hinder för pröfning af bolagets i förevarande sak mot Pettersson förda talan,

hemställer Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med undanrödjande af Hofrättens dom, försåvidt därigenom samma talan förklarats icke kunna komma under bedömande äfvensom Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag förpliktats att till Pettersson utgifva godtgörelse för hans utgifter å saken i Hofrätten, visa saken därutinnan åter till Hofrätten, som har att densamma på anmälan till vidare behandling företaga.

Vidkommande saken i öfrigt tillstyrker Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom.

Saken föredrogs den 6 November 1906 i Högsta Domstolen. och enär Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag icke fört talan i ofvanberörda af allmän åklagare mot Pettersson anhängiggjorda mål angående ansvar för det Pettersson skulle genom felaktigt förfarande orsakat ifrågavarande sammanstötning,

samt vid sådant förhållande den omständigheten att Pettersson i nämnda mål förklarats ej vara om felaktighet i berörda hänseende öfvertygad, icke utgjorde hinder för pröfning af nämnda bolags mot Pettersson förda talan,

ty och då parternas talan i saken borde i ett sammanhang behandlas,

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Lilienberg*, *Huss*, *Wijkander*, *Thollander* och *Bohman* lagligt att. med undanrödjande af Hofrättens dom, visa saken åter till Hofrätten, som hade att densamma på anmälan ånyo företaga och därmed vidare lagligen förfara.

Justitieråden *Grefberg* och *Quensel* funno ej skäl göra ändring i Hofrättens dom, såvidt Pettersson anginge, och voro beträffande öfriga delar af saken beredda att ingå i hufvudsaklig pröfning af densamma.

83.

Norges Høiesteret, den 12 December 1906.

Firmaet Astrup & Co., Christianssund
(Advokat Rubach)
mod
S/S „Setubal"s Reder, Otto Thoresen
(Cand. jur. Viktor Haxthow til Prøve).

Et Parti Klipfisk befindes ved Losning i Lissabon at være beskadiget, og Eierne fordrer af Rederen Erstatning for Skaden, som de paastod skyldtes Aarsager, hvorfor Rederen maatte være ansvarlig efter *Sjøfartslovens § 142*. Rederen frikjendes imidlertid, idet Skaden maatte antages at skyldes hændelig Skade underveis.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* De nærmere Omstændigheder ved nærværende Sag fremgaar af Præmisserne til Kristiania Sjørets den 4 September 1905 afsagte Dom, hvorved blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte Dampskib „Setubal"s Reder, Otto Thoresen, bør for Citantskabet Astrup & Co.'s Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves".

Sjøretsdommen er af Astrup & Co. indanket til Høiesteret, hvor Appellanten har gjentaget sin for Sjøretten nedlagte Paastand med Tillæg om at tilkjendes Procesomkostninger for begge Retter, medens Indstævnte har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig hos Appellanten tilkjendt Omkostninger for Høiesteret.

Ved nærværende Ret er fremlagt forskjellige nye Dokumenter, hvoriblandt fuldstændigt Journaluddrag vedkommende S/s „Setubal"s omhandlede Reise, Udskrift af et i Bergen optaget Tingsvidne, hvorunder paany er afhørt en Del af Skibets Besætning, samt sagkyndig Erklæring fra paa den ene Side Konsulent L. T. Hansen og paa den anden Side Ingeniør Carl Conradi, for den sidstes Vedkommende i Tilslutning til de af ham tidligere afgivne og i Sjøretten irettelagte Erklæringer.

De nye Oplysninger findes ei at have forandret Sagens Stilling, hvorfor jeg ikke nærmere indgaar paa samme.

Jeg mener med Sjøretten, at der maa ansees at være tilveiebragt antageligt Bevis for, at den Ladningsbeskadigelse, for

hvilken Appellantskabet har villet drage Indstævnte til Ansvar, er bevirket ved en Sjøulykke, som det ikke har staaet i Skibsførerens eller Mandskabets Magt at afværge, og navnlig ikke er foranlediget ved, at Skibet har været i usjødygtig Stand. Jeg kommer derfor til samme Resultat som Sjøretten og finder, at Appellantskabet ikke kan undgaa at tilsvare Indstævnte Procesomkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Astrup & Co. til Otto Thoresen som Reder for Dampskib „Setubal" 400 — fire Hundrede — Kroner.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er enig med Førstvoterende.

Assessor *Thoresen*, extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell*, Assessor *Roll*, extraordinær Assessor, Expeditionschef *Hallager* og Assessor *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

I Slutningen af Januar 1903 afsendte Firmaet Astrup & Co. fra Christiansund N. med D/S „Setubal" af Christiania et Parti Klipfisk, der var placeret i Skibets Rum. Skibet ankom til Lissabon den 6 Februar. Ved Varens Losning dersteds viste det sig, at en Del af Klipfisken under Overreisen havde taget mere eller mindre Skade af Sjøvand. Ved en paa Varemodtagerens Forlangende foretagen Besigtelse af det beskadigede Klipfiskparti ansloges Skaden til £ 76—16—4. Dette Beløb har Firmaet Astrup & Co. anseet sig berettiget til at erholde refunderet af Skibets Rederi og har derfor ved Sjøretsstævning af 26 Mai, berammet 4 Juni 1904, anlagt nærværende Sag mod A/S Setubals Reder, Otto Thoresen, og — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale £ 76—16—4 enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter den paa Betalingstiden gjældende Kurs med lovlige Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Det bemærkes, at Indstævnte har frafaldt at gjøre mulig Præskriptionsindsigelse gjældende.

Indstævnte fremholder, at den omprocederede Skade paa Ladningen er opstaaet ved en ren Sjøskade, idet den angivelig er skeet derved, at en Ventil paa Skibets Bagbord Baug i en Storm er slaaet ind, og ved at Sjøvand har trængt ind gjennem samme og har fundet Vei til Lasten.

Citantskabet har bestridt Rigtigheden af Indstævntes Fremstilling.

Ved de foreliggende Oplysninger, kfr. 1ste, 2det og 3die Kontravidnes Forklaringer og den af Indstævnte fremlagte Erklæring fra Ingeniør Carl Conradi,

dateret 3 November 1904 og 26 April 1905 maa imidlertid Retten finde et efter Omstændighederne fuldt antageligt Bevis for, at den faktiske Sammenhæng er som af Indstævnte fremstillet.

Sammenhængen er efter dette, kfr. ogsaa Journaluddraget (Dok. 1 ad 13) og den i Lissabon den 7 Februar 1903 afgivne Sjøprotest (Dok. 2 ad 13) at Skibet afgik fra Bergen den 26 Januar 1903, samt at man efter flere Dages stormende Veir af Modvind og høi Næsesjø den 2 Februar i den engelske Kanal observerede, at Skibet laa mere end sædvanligt dybt med Bougen. Ved Undersøgelse viste det sig, at Forpiggen og et ovenover samme beliggende Tømmermandsværksted var fuldt af Vand, og Aarsagen hertil var den, at et Koøie (Glasventil og Jernventil) paa Bagbord Baug var itu. Ventilen var anbragt i Overkant af Værkstedet lige under Dækket. Det maa videre antages, at Sjøvandet fra Tømmermandsværkstedet har trængt ind gjennem Kollisionsskottet, gjennem Sammenføiningen mellem Skottet og Dækket og ad denne Vei er kommet ind i det bagenfor liggende Lastrum. Paa hvilken Plads i Skibet den omhandlede beskadigede Fisk var anbragt, har under Proceduren været endel omtvistet, men efter de fra Indstævntes Side fremskaffede Oplysninger maa Retten gaa ud fra, at vedkommende Fiskeparti laa paa det af Kontravidnerne angivne Sted, nemlig i Rum No. 2 paa Mellemdækket, og Aarsagen til, at særlig dette Parti blev beskadigt af Sjøvandet maa da formentlig søges deri, at Sjøvandet netop her stoppede op mod Skottet ind til Skibets Bunkerrum (kfr. 3die Kontravidne ad Spørgsmaal 2 i Sessionen den 19 April 1905 og Kapteinens Skrivelse af 4 August 1905 Dok. 2 ad 15)

Fra Citantskabets Side har det vistnok været anført, at Sjøvand kan være trængt ned gjennem Storlugen, men denne Anførsel har ingen Støtte i de foreliggende Oplysninger og maa derfor forkastes.

Det maa ansees positivt godtgjort, at den omhandlede Ventil var forsvarlig tilskruet ved Afgangen fra Norge, og der foreligger ingen Grund til at antage, at den er bleven aabnet under Reisen. Tværtimod maa man efter de foreliggende Oplysninger, kfr. 2det og 3die Kontravidnes Forklaringer i Sessionen den 19 April 1905, sammenholdt med Ingeniør Conradi's Erklæring, anse det for overveiende sandsynligt, at Ventilen er sprængt indover. Efter Ingeniør Conradi's Erklæring, hvortil Retten forsaavidt henholder sig, synes man ikke at kunne bestride Muligheden af, at Ventilens Sprængning kan skyldes Begivning under Skibets Arbeiden i Sjøen. Ialfald finder Retten ingen Grund til at antage eller noget Bevis, for at Aarsagen til Ventilens Sprængning kan henføres til nogen Feil enten ved Skibet eller fra Besætningens Side. At det ikke i og for sig kan karakteriseres som nogen Feil ved Skibet, at der var anbragt en Ventil paa heromhandlede Sted, maa man give Indstævnte Medhold i.

Med Hensyn til Kollisionsskottet, som gaar fra Bunden til Mellemdækket og derpaa fra Mellemdækket helt op til det øverste Dæk, oplyser Ingeniør Conradi i før nævnte Erklæring følgende:

„Ifølge Norsk Veritas's Bygningsregler skal et Kollisionsskot gaa helt op til øverste Dæk. Dets Hensigt er i Kollisionstilfælde at hindre Totalforlis. Det skal derfor være vandtæt, det vil sige saa tæt, at det Vand som gaar igjennem, med Lethed kan tages af Pumperne. Det skal ifølge Veritas's Regler prøves for Vandtæthed ved at fylde Rummet forenfor Skottet med Vand op til dyb Lastelinje; for den øvrige Del af Skottet fordres ingen Prøve".

„En liden Lækage som den der har fundet Sted, og som til og med

befinder sig omtrent 12 Fod over dyb Lastelinje, er derfor i Overensstemmelse med Veritas's Fordringer til Sjødygtighed. Smaa Lækager paa et saadant Sted maa forøvrigt altid paaregnes paa Grund af Skibets Arbeiden i Sjøen, og i nærværende Tilfælde er det høist sandsynligt, at den samme Paakjending, som har bevirket at Ventilglasset sprang, ogsaa kan have foraarsaget denne Lækage".

Det kan ogsaa bemærkes, at efter 1ste og 3die Kontravidnes Forklaringer i Sessionen 31 Oktober 1904 havde man ikke tidligere mærket nogen Begivning af Skottet.

Citantskabet har bemærket, at selv om nævnte Kollissionsskot tilfredsstiller de af Norsk Veritas opstillede Fordringer, er det ikke dermed givet, at Skibet opfylder de Fordringer, som en Ladningseier har Ret til at stille. I nærværende Tilfælde mener Citantskabet at kunne kræve, at Kollisionsskottet var tilstrækkelig tæt til ubetinget at hindre Sjøvand fra at trænge ind i Lasterummet.

Retten kan heller ikke her give Citantskabet Medhold. Naar det som in casu maa ansees paa det Rene, at Skibet fuldt ud opfylder de af Norsk Veritas stillede Fordringer, maa der komme specielle Omstændigheder til for at antage, at Skibet desuagtet ikke har været i behørig Stand til Reisen (Sjøfartslovens § 142). Men at der i Kollisionsskottet helt opunder Dækket viser sig en mindre Lækage, som ialfald kan hidrøre fra Begivning under Skibets Arbeiden i Sjøen, kan i saa Maade ikke være tilstrækkeligt, og finder man herom at kunne tiltræde Ingeniør Conradi's Udtalelse i nævnte Erklæring. Citantskabet vil derfor ikke paa Basis heraf kunne overføre paa Skibet noget Ansvar.

I Henhold til det anførte vil Indstævnte være at frifinde. Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

84.

Sø- og Handelsretten i København, den 14 November 1906.

Fru Albertine Tilly, født Hammel
(Højesteretssagfører Henriques)
mod
Handelsfirmaet Svendsen & Christensen som korresponderende Rhedere for Dampskibsselskabet A/S Fiona, ved dette Firmas eneste Indehaver Grosserer H. Christensen
(Overretssagfører A. Damm).

Spørgsmaal om en Aktionærs Ret til Udløsning, naar Aktiernes Tegning staar i Forbindelse med en bestemt Skippers Ansættelse, og dennes Tjenesteforhold senere ophører.

I Begyndelsen af 1902 blev Kaptajn A. Tilly ansat som Dampskibsfører i det da nylig stiftede Dampskibsselskab Fiona, der ledetes af det indstævnte Firma Svendsen & Christensen, samtidig hermed tegnede Kaptajn Tilly's Svigerfader for 30 000 Kr. Aktier i Selskabet, som indbetaltes kontant.

I August 1903 fratraadte Kaptajn Tilly imidlertid Stillingen som Fører for det Selskabet Fiona tilhørende Dampskib „H. C. Andersen“, idet han efter en Strid, han havde haft med Skibets 1ste Styrmand, og hvorunder de gensidig indsendte Klage til Rhederiet over hinanden, af Rhederiet blev beordret i 3 Maaneders Karantæne d. v. s.: at blive i Land uden Gage i 3 Maaneder.

Den 3 August s. A. var Kaptajn Tilly's Svigerfader afgaaet ved Døden og hans Datter, Kaptajn Tilly's Hustru, arvede som Særeje de fornævnte Aktier. Kaptajn Tilly, der inden Karantænens Udløb i September eller Oktober forlangte sin Afsked, fordrede derefter paa sin Hustrus Vegne, at Selskabet skulde overtage Aktierne og tilbagebetale de 30 000 Kr. Selskabet udbetalte i April 1904 — som det hævder af Velvilje — 10 000 Kr. og modtog et tilsvarende Antal Aktier, men for de resterende 20 000 Kr.'s Vedkommende nægtedes Overtagelsen, hvorfor Sagsøgerinden, der gør gældende, at det var en Aftale mellem hendes afdøde Fader og Indstævnte, at dersom Kaptajn Tilly ophørte at føre Skib for Indstævnte, skulde denne selv overtage Aktierne eller sørge for, at de bleve overtagne af den Skibsfører, der maatte afløse ham, paastaar Indstævnte, Handelsfirmaet Svendsen & Christensen

som korresponderende Rheder for Dampskibsselskabet A/S Fiona, ved dette Firmas eneste Indehaver Grosserer H. Christensen, dømt til mod Udlevering af de tilsvarende Aktier at betale 20 000 Kr. med Renter 5 % p. A. fra den 14 Maj d. A. til Betaling skeer samt Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tillagt Sagens Omkostninger, idet han har anført, at Kaptajn Tilly frivillig har taget sin Afsked af Selskabets Tjeneste og idet han nægter at have lovet Citantindens Fader andet end at han, hvis Kaptajn Tilly blev afskediget uden Fejl eller Forsømmelse fra hans Side, skulde sørge for at Aktierne blev overtagne af den Skibsfører, der kom til at afløse ham.

En Sagfører, der paa Citantindens Faders Vegne har ført de afsluttende Forhandlinger med Indstævnte, har som Vidne forklaret, at han under Forhandlingerne udtrykkelig spurgte Indstævnte, hvordan det vilde gaa med Aktierne, naar Tilly og Rhederen blev uklare. Vidnet tænkte ved disse Ord paa den Mulighed, at Hr. Tilly ophørte at være Kaptajn i Selskabet, hvad enten det var Tilly, der sagde op, eller Selskabet, der afskedigede ham, men der blev ikke talt nærmere herom, idet Vidnet kun brugte de citerede Udtryk. Indstævnte svarede, at i saa Fald vilde Rhederiet sørge for, at Aktierne bleve overtagne. Vidnet bad om at faa dette skriftligt men afstod fra dette Forlangende, da Indstævnte fremkom med en Udtalelse i Retning af, at man kunne stole paa hans Ord, og at det var Koutume i saadanne Tilfælde, at Rhederne overtog Aktierne.

Under Henvisning til denne Vidneforklaring har Citantinden subsidiært paastaaet Sagens Udfald gjort afhængig af Indstævntes Benægtelsesed med Hensyn til den omforklarede Aftale.

Det maa nu, efter hvad der er oplyst under Sagen, anses som en frivillig Tilbagetræden, naar Kaptajn Tilly tog sin Afsked fra Selskabets Tjeneste; efter at Rhederiet havde dikteret ham den tidligere omtalte Karantæne i August, paabegyndte han denne uden nogen væsentlig Indsigelse og først længere Tid efter — i September eller Oktober og paa et Tidspunkt da vedkommende 1ste Styrmand allerede var bleven fjernet fra Dampskibet „H. C. Andersen“ — anmodede han Selskabet om Afsked. Selv om nu Vidnets af Indstævnte bestridte Gjengivelse af de under Forhandlingerne brugte Udtryk maatte være rigtig, skjønner Retten ikke, at det er den naturlige Forstaaelse af den trufne Aftale, at en hvilkensomhelst Kaptajnen af Rhederiet given noksaa retfærdig

Karantæne eller en ganske frivillig Tilbagetræden fra Kaptajnens Side skulde berettige Citantinden at forlange sine. Aktier overtagne.

Det er nu ikke godtgjort, at Karantænen har savnet Hjemmel, eller at Kaptajn Tilly — som af Citanten paastaaet — som ærekær Mand har været nødt til at søge sin Afsked, eller at der iøvrigt har været nogen Uenighed mellem Kaptajn Tilly og Rhederiet, som har vanskeliggjort fortsat Samarbejde, og Indstævnte findes saaledes at maatte frifindes for Citantens Tiltale i denne Sag, idet Sagens Omkostninger dog skønnes at burde ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Handelsfirmaet Svendsen & Christensen som korresponderende Rheder for Dampskibsselskabet A/S Fiona ved dette Firmas eneste Indehaver Grosserer H. Christensen, bør for Tiltale af Citantinden Fru Albertine Tilly født Hammel i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

I. Koch.

Alexander Warburg. C. Bræstrup. C. A. Jørgensen. Carl Bergh.

85.

Sø- og Handelsretten i København, den 19 September 1906.

Dampskibsselskabet „Svanen“
(Overretssagfører Ortmann)

mod

Assuranceselskabet Deutsche Rück- und Mitversicherungsgesellschaft i Berlin ved dets Bestyrelse for Danmark, Max Levig & Co.
(Overretssagfører H. Schmidt).

Spørgsmaal om Ristorno af Præmie ved en Kasko- og Fragtforsikring tegnet i Henhold til *Assurancekonventionen af 2 April 1850.*

Den 14 September f. A. blev der af Citanterne Dampskibsselskabet „Svanen“ hos Indstævnte N. N. tegnet Forsikring for et Aar til 13 September d. A. inkl. dels ved Kasko-Police for det Citanterne tilhørende Dampskib „Svanen“ paa 150 000 Kr., dels ved Fragtpolice for Fragt og anden Interesse af samme Skib paa 20 000 Kr. mod en Præmie af henholdsvis 9000 Kr. og 600 Kr., som skulde betales kvartaarlig forud.

Efterat Præmierne for de 2 første Kvartaar vare betalte med henholdsvis 4500 Kr. og 300 Kr., solgte Citanterne den 21 Januar d. A. det nævnte Skib og søger nu ved nærværende Sag de Indstævnte tilpligtede at tilbagebetale dem en forholdsmæssig Del af den forud erlagte Præmie for Tiden fra 21 Januar til 13 Marts d. A. — 52 Dage — med 1386 Kr. 67 Øre, dog saaledes at der i Henhold til Reglerne om Beregningen af Ristorno fradrages 1/4 % af Forsikringssummerne med 425 Kr. De har saaledes nedlagt Paastand paa Betaling af et Beløb af 961 Kr. 67 Øre med Renter 5 % fra Stævningens Dato den 1 Marts d. A. og Sagens Omkostninger. Begge de paagældende Policer indeholder bl. a. en Slutningsbestemmelse om, at Forsikringen iøvrigt er afsluttet i Henhold til det københavnske Søassurancekompagnis Konvention af 2 April 1850, og Citanterne paaberaabe sig til Støtte for deres Paastand denne Konventions §§ 82 og 209, der i Tilfælde af Ejerskifte hjemler Tilbagebetaling af en forholdsmæssig Del af Præmien efter de almindelige Regler om Ristorno.

De Indstævnte paastaa sig principaliter frifundne; de hen-

viser nemlig til, at Kasko-Policen indeholder forskellige særlige Bestemmelser om Forlængelse eller Ophævelse af Policen samt om Ristorno i Tilfælde af, at Skibet oplægges i Vintermaanederne, og gjør gældende, at disse Bestemmelser maa antages at være udtømmende, saaledes at den fornævnte Slutningsbestemmelse — jfr. Ordet iøvrigt — ikke faar Betydning paa dette Omraade, idet der ikke i andre Tilfælde end de udtrykkelig nævnte skulde kunne være Tale om Ristorno eller ensidig Ophævelse af Policen. De har derhos hævdet, at selv om Konventionens fornævnte §§ 82 og 209 maatte betragtes som gældende for Forholdet, kan de i disse §§ indeholdte Bestemmelser dog ikke hjemle Ret til Ristorno i det heromhandlede Tilfælde, idet „de almindelige Regler om Ristorno", hvortil § 209 henviser, kun hjemler Tilbagebetaling, naar den forsikrede Genstand slet ikke har været udsat for Fare.

Der kan imidlertid ikke gives de Indstævnte Medhold i nogen af de anførte Betragtninger. Kasko-Policens fornævnte særlige Bestemmelser skønnes at maatte betragtes som Tillæg til Konventionens Bestemmelser om Ristorno m. m., og den af de Indstævnte hævdede Forstaaelse af Konventionens Regler findes at staa i bestemt Strid med Bestemmelsernes Indhold, særlig Indholdet af § 82. Ved Ordene „de almindelige Regler om Ristorno" kan kun være sigtet til Reglerne for Ristornoens Beregning m. m., men ikke til den anførte i Almindelighed gældende Betingelse for Ristorno. De Indstævnte har subsidiært navnlig under Hensyn til, at det er i de mere farefulde Vintermaaneder, at Selskabet har løbet Risikoen, paastaaet Ristornoen beregnet saaledes, at de kun skulde blive pligtige at betale 349 Kr. 30 Øre, men da de ikke har paavist nogen Hjemmel for den af dem gjorte Beregning, da de almindelige Regler om Ristornoens Beregning, hvortil de oftnævnte Bestemmelser henvise, baade efter Konventionen (jfr. dens § 163) og efter den nu gældende Ret (Sølovens § 265) synes at hjemle den af Citanterne gjorte Beregning, og da de Indstævntes egne Policer — jfr. Kasko-Policens ændrede § 31 — ikke iøvrigt gjøre Forskel paa Vinter og Sommer ved Beregning af Ristorno, kan der heller ikke her gives de Indstævnte Medhold, og de findes saaledes at maatte dømmes efter Citanternes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 100 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte Assuranceselskabet Deutsche Rück- und Mit-

versicherungsgesellschaft ved dets Bestyrelse for Danmark, Max Levig & Co. bør til Citanterne Dampskibsselskabet „Svanen" betale 961 Kr. 67 Øre med Renter 5% aarlig fra den 1 Marts d. A. og Sagens Omkostninger med 100 Kr.

At efterkommes under Adfærd efter Loven inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
med Bidrag af
Nordisk Skibsrederforening
udgivet af
Bestyrer J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 26	Aargang VII	1906

86.

Kungl. Maj:ts dom, den 17 December 1906.

Sjökaptenen Carl Svahn
mot
Ångfartygsaktiebolaget Trafik.

Fråga huruvida rederi är skyldigt utgifva betalning för varor, som i fartygets hemort af befälhafvaren tagits på kredit i och för fartygets utrustning. *§§ 26 och 48 Sjölagen.*

Ångfartygsaktiebolaget Trafik äger ångfartyget „Signe", hvars hemort är Göteborg. Från år 1902 till 1904 års utgång var Sjökaptenen Carl Svahn befälhafvare å fartyget. Under år 1904 tog Svahn på kredit hos Handlanden Julius Carlsson i Göteborg varor för 398 kronor 42 öre, hvilka skulle varit afsedda för fartyget och där blifvit använda. Varorna utgjordes af segelduk, pressenningsduk, segelgarn, fernissa, armlina, tross, ljus och tändstickor m. m.

Carlsson instämde bolaget med yrkande om betalning för varorna och då bolaget bestred krafvet instämde Carlsson jämväl Svahn. Denne godkände krafvet och betalade sedermera till Carlsson

beloppet jämte 14 kronor i ränta og 26 kronor 15 öre i rättegångskostnader.

Svahn instämde i sin ordning bolaget till Rådstufvurätten i Göteborg samt anförde: Varorna hade varit erforderliga för fartyget och kommit detsamma till godo. På grund af stadgandet i 26 § Sjölagen att befälhafvaren skulle, innan resa anträddes, tillse att fartyget vore behörigen utrustadt, försedt med proviant m. m., hade Svahn såsom befälhafvare ägt rätt att inköpa ifrågavarande varor. Svahn yrkade därför att bolaget måtte förpliktas att till Svahn återgälda hvad han sålunda fått till Carlsson utgifva.

Bolaget bestred krafvet. Då fartyget hade sin hemort i Göteborg, vore bolaget ej ansvarigt för förbindelser, hvilka blifvit i Göteborg af fartygets befälhafvare ingångna. Bolaget ville för öfrigt ej medgifva, att varorna kommit fartyget till godo.

Svahn lät höra vittnen, hvarjämte upplystes, att Svahn under den tid han varit befälhafvare å „Signe" plägat vid behof af förnödenheter för fartygets räkning inköpa sådana hos Handlanden Carlsson.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 7 September 1905:

Ehuru genom hvad i målet afhörda vittnen intygat och däri vidare förekommit måste anses styrkt, ej mindre att Svahn, hvilken i egenskap af befälhafvare åren 1903 och 1904 haft anställning å bolaget tillhöriga, i Göteborg hemmahörande ångfartyget „Signe", under sistsagda år af Handlanden Carlsson för fartygets behof i Göteborg på kredit inköpt de varor, för hvilka Carlsson påfört bolaget 398 kronor 42 öre jämte ränta till belopp af 14 kronor, än äfven att varorna kommit fartyget till godo,

samt Svahn enligt af Carlsson utfärdadt kvitto af den 12 April 1905 till denne utgifvit dels berörda bolaget påförda belopp dels ock 26 kronor 15 öre, utgörande ersättning för utgifter till Handelsbyrån i Göteborg och Konsuln G. Kraak för kraf och porto äfvensom stämning och inställelsebesvär samt ett protokoll i målet,

likväl och som Svahn mot hvad från bolagets sida förekommit icke ådagalagt något förhållande, på grund hvaraf bolaget kunde anses hafva skyldighet ersätta Svahn hvad han för varorna utgifvit,

blefve Svahns talan af Rådstufvurätten ogillad; och skulle Svahn godtgöra bolagets rättegångskostnader med 122 kronor.

Svahn vädjade till Göta Hofrätt. Bolaget iakttog ej inställelse.

Hofrätten (Hrr. *Wrede*, *Forsén* och *Högstedt)* yttrade i dom den 16 Mars 1905:

Enär det måste anses i målet styrkt, att Svahn såsom befälhafvare å det bolaget tillhöriga ångfartyget „Signe“ för fartygets behof af Handlanden Carlsson inköpt ifrågakomna varor äfvensom att varorna förts till fartyget och där kommit till användning,

alltså och då bolaget icke gittat påsta, att varorna varit för fartygets utrustning obehöfliga,

samt bolaget icke haft något att invända mot det belopp, hvarmed Svahn guldit samma varor,

pröfvade Hofrätten lagligt att, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom i denna del, förplikta bolaget att mot kvitto till Svahn utgifva 398 kronor 42 öre jämte fem procent ränta därå från den 13 April 1905, då förevarande mål förevarit till handläggning vid Rådstufvurätten första gången, till dess betalning skedde;

hvaremot beträffande hufvudsaken i öfrigt Hofrätten ej funne skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom; och blefve i fråga om rättegångskostnaderna, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom härutinnan, bolaget ålagdt att godtgöra Svahn hans utgifter å målet vid Rådstufvurätten med 178 kronor.

Hrr. *Sundstedt* och *Gullstrand* funno ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpliktade Svahn att ersätta bolaget för lösen af Hofrättens dom i saken.

Bolaget sökte ändring, som af Svahn bestreds.

Nedre Revisionen hemställde i afgifvet betänkande, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta bolaget att ersätta Svahns kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 105 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs i Högsta Domstolen den 3 December 1906, hvarvid Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Herslow*, *Claëson*, *Billing*, *Ramstedt*, *Westring* och *Hellner* biföllo Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Lindbäck* pröfvade rättvist att med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens i saken meddelade dom.

87.

Christiania Sjøret, den 20 December 1906.

Den norske Lloyds Administrationsbo
(Overretssagfører Møller, Porsgrund)
mod
Bugge & Olsen
(Advokat Keyser Jordan).

Den Begrænsning, der ved en gjensidig Assuranceforenings Love, er sat for det Tilskud, der i et Aarsregnskab kan lignes paa Interessenterne, er ikke bindende for Tredjemand, som er Foreningens Kreditor, og heri antoges det ikke at gjøre nogen Forandring, at Administrationen for Afvikling af Foreningen „Det norske Lloyd" tidligere havde indkrævet Maximum af Tilskud og ikke mere ud fra den urigtige Forudsætning, at Interessenternes Ansvar overfor Tredjemand ikke gik videre.

Ved Sjøretsstævning af 18 December 1905, berammet 19 s. M., har Det norske Lloyds Administrationsbo anlagt nærværende Sjøretssag mod Firmaet Bugge & Olsen i Larvik. Stævningen er saalydende: „I Henhold til Beslutning fattet paa Generalforsamling 19 December 1904 i Assuranceforeningen Det norske Lloyd i Porsgrund har Bestyrelsen i nævnte Forening, der er under privat Administration, med Likvidation af samtlige Foreningens Affærer for Øie, under 18 Juli 1905 hos Foreningens Medlemmer for Aaret 1897 — dens sidste Driftsaar — udskrevet et Bidrag i Form af Efterskudspræmie, stort 330 % af Nettopræmierne for 1897 til Dækning af Foreningens Gjæld under Forbehold forøvrigt at indkalde yderligere Bidrag eller Tilskud, om saa maatte fornødiges. til Betaling af Gjælden.

Firmaet Bugge & Olsen pligter i denne Anledning som Medlem af Det norske Lloyd i 1897 at indbetale til Det norske Lloyds Administrationsbo Bidrag eller Efterskudsrente for

Skib „Sophie"	Kr.	439,56
for Skib „Erminia"	„	309,21
for A/s Carmel	„	1674,36
tilsammen	Kr.	2423,13

Da Firmaet ikke har villet betale dette Beløb, stævner jeg herved paa Det norske Lloyds Administrationsbos Vegne nævnte

Firma Bugge & Olsen af Larvik til at møde mig eller Fuldmægtig inden Retten ved Christiania Sjøret som vedtaget forum til Tid og Sted, som af Rettens Formand ved Paategning herpaa berammes, for der og da at prøve Forlig efter Rettens Mægling og i Mangel af Forlig at se Breve og Bevisligheder irettelagte, Vidneprov om fornødiges at høre, Procedure og Paastand fornemme samt Dom at modtage efter saadan Paastand:

At Firmaet Bugge & Olsen tilpligtes at betale til Det norske Lloyds Administrationsbo de paasøgte Kr. 2423,13 med 6 % Renter af Kr. 807,71 fra 15 September 1904, af Kr. 807,71 fra 15 November 1904 og af Kr. 807,71 fra 15 Februar 1906, — alt til Betaling sker, samt at Indstævnte tilpligtes at betale til Citanten Processens Omkostninger for Sjøretten".

Forligsmægling blev inden Retten forgjæves anstillet, hvorefter Citantskabet indlod Sagen med Paastand efter Stævningen.

Indstævnte paastod sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Sagen har en længere Forhistorie, hvoraf hidsættes:

Det norske Lloyd er en gjensidig Skibsassuranceforening, som stiftedes i 1861. Fra Aaret 1887 deltes Foreningen i to Afdelinger, en for Forsikring af Træseilskibe og en anden for Forsikring af Dampskibe samt Jern- og Staalseilskibe. Begge Afdelinger havde dog Administration fælles.

Fra Udgangen af Aaret 1897 opløstes Foreningen. Den 11 Mai 1898 afholdtes der extraordinær Generalforsamling, hvor der blev nedsat en af tre Medlemmer bestaaende Administration til at forestaa Foreningens Afvikling.

Efter Træseilskibsafdelingens Regnskab for 1897 var der en Underbalance af Kr. 84 899,16 (Dok. 3 ad 4). I § 26 af Afdelingens Love bestemmes herom følgende:

„Den Under- eller Overbalance, som det aarlige Regnskabsopgjør maatte udvise, fordeles i lige Forhold efter det Nettobidrag, som hvert Skib har havt at tilsvare i Aarets Løb, herunder ikke indbefattet Extrabidrag. Dog maa ikke for noget enkelt Aar paalægges større Tilskud end 200 %, og dersom Underbalancen ikke derved dækkes, bliver samtlige Erstatninger forholdsvis at nedsætte".

Allerede før Opløsningen havde Foreningens Direktion ladet indhente Udtalelser fra 2 Advokater (D'Herrer A. C. Bonnevie og Dr. Johannes Bergh) om forskjellige Spørgsmaal, deriblandt ogsaa Udstrækningen af Medlemmernes Ansvarspligt. Disse udtalte

sig for den Mening, at Medlemmernes Ansvarspligt i ethvert Tilfælde var begrændset til de i Lovenes § 26 omhandlede 200 %.

Om Valget af Administration blev Kreditorerne underrettede og bifaldt Valget.

Da Spørgsmaalet om Udligning opstod, blev der af Administrationen rettet en Henvendelse til Boets tre Hovedkreditorer, nemlig Den danske Landmandsbank, Hypothek- og Vexelbank A/S, Bergens Privatbank og Laurvigs Privatbank.

Det bemærkes, at Dampskibsafdelingens Love i § 34 indeholder den til nævnte § 26 svarende Bestemmelse og er af følgende Indhold:

„Mere end 15 % af de til Forsikring indtegnede Summer kan i et Aar ikke fordres som Bidrag.

Dækkes ikke Udgifterne ved dette Bidrag, bliver samtlige Erstatninger forholdsvis at nedsætte og det i samme Aar for meget udbetalte at refundere saaledes, at alle i et Aar Skadelidende nyder lige Ret.

Paa Administrationens Henvendelse svarede Den danske Landmandsbank, at den fandt at maatte slutte sig til den Forstaaelse af Selskabets Love, at Medlemmernes Ansvar var begrændset til det limitum, som bestemmes i Afdelingernes Love, henholdsvis 200 % af Præmien og 15 % af indtegnet Forsikringssum. Saafremt Bankens Tilgodehavende ikke herved dækkedes, forbeholdt Banken sig Tilbagesøgningsret mod de Medlemmer, som i Aaret 1897 havde faaet udbetalt Skadeserstatninger. Banken tilføiede, at den haabede snart at erholde fuld Dækning. (Dok. 1 ad 5).

Bergens Privatbank svarede, at Banken vistnok altid var gaaet ud fra, at Medlemmernes Ansvarspligt var ubegrændset, men at den dog ligeoverfor saa anseede Juristers Mening og, saafremt de øvrige større Kreditorer indgik derpaa, var villig til at samtykke i, at Medlemmernes Forpligtelse indskrænkedes til de omhandlede 200 % af Nettopræmien. (Dok 2 ad 5).

Laurvigs Privatbank svarede, at Banken paa Grundlag af Advokaternes Udtalelse (Advokat Ihlen sees at have tiltraadt samme) tiltraadte Administrationens Forslag om, at man begrændsede Medlemmernes Ansvar til det i Lovenes § 26 anførte limitum af 200 % for Tilskud og Tilbagebetaling af Erstatninger for 1897, dog med det Forbehold, at alle Kreditorers Enighed i dette Punkt opnaaes.

Bankernes refererede Svarskrivelser er daterede henholdsvis 22 Juli, 16 Juli og 21 Juli 1898.

Den 9 August 1898 udsendte Administrationen følgende Cirkulære:

„Ved Gjennemgaaelse af Det norske Lloyds Regnskaber udviser disse, at der til Dækning af Kreditorerne vilde udkræves et Tilskud, der overskrider 200 % af Nettopræmierne.

Da imidlertid 200 % ifølge Lovenes § 26 er Maximum, som kan paalægges Medlemmerne, udlignes herved et saadant Tilskud at betale i følgende Terminer:

100 % inden 31 August,

100 % inden 30 September førstkommende ifølge nedenstaaende Nota.

Forsaavidt Erstatning vedkommende 1897 er udbetalt, vil samme i Henhold til Lovenes § 26 blive at tilbageføre".

Bugge & Olsen blev afkrævet Tilskud for de samme Skibe som under nærværende Sag, men vægrede sig for at betale. Herom opstod Proces, der fik sin endelige Afgjørelse ved Høiesteretsdom af 30 Juli 1902, „Retstidende" Pag. 820 flg., der forkastede Firmaets Indsigelser og dømte det til at betale det udlignende Tilskud.

I Januar 1899 anlagde Den danske Landmandsbank Søgsmaal mod Direktionen i Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling, idet Banken hævdede, at den for sin Fordring ogsaa kunde holde denne Afdeling ansvarlig. Processen afsluttedes ved Høiesteretsdom af 7 Oktober 1904, „Retstidende" 1905 Pag. 5 flg., ved hvilken Dom saaledes blev kjendt for Ret:

„Den danske Landmandsbanks under Sagen omhandlede Fordring tilkjendes Gyldighed ligeoverfor den ved Udgangen af 1897 opløste Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling af Det norske Lloyd.

Processens Omkostninger for alle Retter ophæves".

Imidlertid havde Høiesteret i Dom af 15 December 1899, „Retstidende" 1900, Pag. 128 flg. ved en anden gjensidig Skibsassuranceforening (Østlandske Skibsassuranceforening) truffet den Afgjørelse, at Medlemmerne ikke, naar det gjaldt Betaling af Foreningens Gjæld til udenforstaaende Trediemand, kunde paaberaabe sig en i Lovene indeholdt Begrændsning af deres Tilskudspligt.

Den 19 December 1904 blev der afholdt ny Generalforsamling i Det norske Lloyd. Her vedtoges følgende Forslag:

1) Generalforsamlingen beslutter, at den Underbalance, som Regnskabsopgjøret for Det norske Lloyd maatte udvise, bliver at dække af Seilskibsafdelingens Interessenter og udligne paa

disse i Henhold til § 26 i Seilskibsafdelingens Love, kfr. ogsaa Høiesteretsdom af 15 December 1899.

2) Det henstilles til Administrationen at sørge for, at ingen Ret ligeoverfor Foreningens Medlemmer præskriberes.

3) Det Administrationen, D'Herrer Overretssagfører H. E. Møller og Assurancebestyrer O. K. Abrahamsen, tidligere givne Mandat til at forestaa Seilskibsafdelingens Afvikling, udvides til ogsaa at omfatte den hele Forenings Afvikling. Ved Afgjørelsen af vigtigere Sager tiltræder D'Herrer Statsraad G. Knudsen, Bager J. Johannesen og Direktør Ole H. Andersen Administrationen.

Da Indstævnte har vægret sig for at betale det i Henhold til denne Beslutning udlignede Tilskud, er nærværende Proces anlagt.

Indstævnte har efter det i Stævningen anførte vedtaget nærværende Ret som ret forum.

Det bemærkes, at en af det Indstævnte Firmas Indehavere, Konsul O. P. Olsen, var tilstede i Generalforsamlingen den 19 December 1904 og der lod tilføre Protokollen, at han havde stemt imod Forslagets Post 1), idet han ikke kunde erkjende nogen Pligt til at betale udover de allerede erlagte Tilskud.

Om det indbyrdes Forhold mellem de to Afdelinger er det oplyst, at ifølge de fra 1 Januar 1887 gjældende Love skulde Regnskabsopgjør foretages for hvert Aar og særskilt Regnskab opgjøres for hver Afdeling. Derhos var det bestemt, at Administrationsudgifter skulde fordeles paa begge Regnskaber, og at begge Afdelinger skulde bistaa hinanden under visse nærmere bestemte Betingelser, idet, forsaavidt Overskud eller Tilskud i Regnskabet for nogen af Afdelingerne maatte overstige Halvparten af Nettopræmierne, det Overskydende skulde overføres paa den anden Afdelings Regnskab, indtil begge Regnskaber udviste samme Overskuds- eller Tilskudsprocent. I 1894 foretoges der imidlertid en Forandring i Lovene, ifølge hvilken der skulde føres særskilt Regnskab for hver af de to Afdelinger, saaledes at Overskud og Tilskud skulde fordeles selvstændigt paa hver af disse Afdelinger. Bestemmelsen i Lovene af 1887 om, at den ene Afdeling skulde yde den anden Afdeling pekuniær Understøttelse, ophørte saaledes efter Lovforandringen, idet for Fremtiden alene Administrationsudgifter skulde fordeles efter et bestemt Forhold paa begge Afdelinger. (Kfr. hermed Domspræmisser i „Retstidende“ 1905 Pag. 11, hvorfra ovenstaaende Referat er hentet).

Fra 1 Januar 1896 blev der givet selvstændige Love for

hver af de to Afdelinger (Dok. 1 og 2 ad 4). Fra Udgangen af Aaret 1897 opløstes Dampskibsafdelingen, udenat det er nærmere oplyst, paa hvilken Maade Afdelingen afvikledes.

Efter de foreliggende Oplysninger maa det ansees paa det Rene, at heromhandlede Underbalance i Virkeligheden er Træseilskibsafdelingens Gjæld. Naar Dampskibsafdelingen uden Hensyn hertil blev anseet ansvarlig for Gjælden, sees dette at være begrundet deri, at Foreningen Det norske Lloyd udadtil var optraadt som en Helhed, og at Trediemand da kunde holde begge Afdelinger ansvarlige.

Naar Indstævnte desuagtet anser sig fritaget for at erlægge mere end de allerede betalte 200 %, er dette Standpunkt først og fremst baseret derpaa, at Citantskabet under den tidligere Sag ikke indkrævede mere, og efter Indstævntes Mening da maa være — baade af processuelle og af materiel retslige Grunde — afskaaret fra senere at reise nyt Krav overfor dem.

Denne Indsigelse vil dog ikke kunne gives Medhold.

Der kan efter min Mening i og for sig ikke være noget til Hinder for, at der i et gjensidigt Selskab foretages successive Udligninger af Tilskud paa Medlemmerne. Dette *kan* tværtimod have sine gyldige Grunde, f. Ex. naar den udlignende Myndighed ikke fra først af har fuld Oversigt over, hvor stort Tilskud der tiltrænges. Selv om en Direktion har ment, at det skal have sit Forblivende med det først udlignede Tilskud, kan dette aabenbart i og for sig ingen Betydning tillægges, da en Direktion mangler enhver Kompetence til med befriende Virkning for Medlemmerne at begrændse disses Ansvar, saafremt dette gaar ud over andres Rettigheder.

At den første Udligning in casu foretoges, ikke af Direktionen, men af en inden Foreningen nedsat Administrationskomite kan ikke forandre dette Forhold. Administrationen havde sit Mandat fra Foreningen eller dennes Medlemmer, og den Omstændighed, at Kreditorerne var blevne underrettede om Valget af Administration og havde bifaldt samme, kan ikke give Administrationen nogen Kompetence til at befri Medlemmerne for det Ansvar, som paahvilede dem qua Medlemmer, og derved forføie over Kreditorernes Interesser.

At Administrationen handlede ud fra den Opfatning af det retslige Forhold, at Medlemmernes Ansvar efter Lovene var begrændset til det først udlignede Tilskud af 200 %, og udtalte denne Opfatning i Cirkulæret af 9 August 1898 kan ikke for-

rykke Forholdet, da Administrationens Kompetence ikke derved kan blive udvidet.

Anderledes vilde det stille sig, hvis Kreditorerne selv helt eller delvis havde frafaldt sit Krav. Nu er det vistnok saa, at Den danske Landmandsbank i sin Skrivelse af 22 Juli 1898 sees at være gaaet ud fra den samme Opfatning med Hensyn til Omfanget af Medlemmernes Ansvar, som Administrationen dengang havde udtalt. Men det fremgaar tydeligt, at det ikke var Bankens Mening at frafalde nogen Del af sit Krav, som Banken tværtimod forudsatte at erholde fuld Dækning for. Det høieste, man i denne Henseende kunde lægge ind i Bankens Skrivelse, maatte være, at Banken ikke havde Krav paa større Dækning, end der vilde udkomme, naar Administrationen helt ud havde udnyttet de i Skrivelsen angivne Veie til at inddrive Midler (altsaa foruden de 200 % Tilskud endvidere 15 % af Forsikringssummerne i Dampskibsafdelingen samt Tilbagebetaling af de udbetalte Erstatninger). Efter Indstævntes egen Procedure er det imidlertid paa det Rene, at alene 15 % Tilskud i Dampskibsafdelingen er tilstrækkelig til at skaffe Kreditorerne fuld Dækning. Efter dette synes Bankens Skrivelse, som af Citantskabet fremholdt, rimeligst at maatte opfattes alene som en Meningsudtalelse om, paa hvilken Maade Udligningen burde foregaa. I ethvert Fald synes det klart, at Banken ikke har forspildt Dampskibsafdelingens eventuelle Regreskrav overfor Træseilskibsafdelingen, og da Dampskibsafdelingen ved Høiesteretsdommen af 7 Oktober 1904 er paalagt Ansvar for Gjælden, maa denne Afdeling uden Hensyn til det her berørte Forhold kunne forlange yderligere Udligning, saafremt den efter det indbyrdes Forhold mellem Afdelingerne maatte have Krav paa at blive fri for heromhandlede Gjældsansvar.

Da Bergens Privatbank og Laurvigs Privatbank har gjort sit Samtykke til den første Udligning af 200 % afhængig af Tilslutning fra de øvrige Kreditorer, vil der af disse Bankers Skrivelser efter det anførte ikke kunne udledes noget i Favør af Indstævnte.

Med Hensyn til Dampskibsafdelingens Stilling til Spørgsmaalet har Indstævnte ikke engang paastaaet, at Administrationen i 1898 havde nogen Kompetence til at binde denne Afdeling. Tværtimod er det fra Citantskabets Side under Proceduren, saavidt sees uden Modsigelse, fremholdt, at Administrationen dengang ikke havde noget Mandat fra Dampskibsafdelingen, kfr. ogsaa Post 31 i den paa Generalforsamlingen af 19 December 1904 vedtagne Beslutning.

End klarere maa det da være, at Dampskibsafdelingens enkelte Medlemmer med fuld Føie maatte kunne protestere mod, at Administrationens Udligning i 1898 af 200 % Tilskud skulde kunne være bindende for dem.

Nu er der vistnok fra Indstævntes Side fremsat den Paastand, at i det indbyrdes Forhold mellem Afdelingerne skulde der alene kunne udlignes 200 % Tilskud hos Seilforeningens Medlemmer, men nogen egentlig Begrundelse for denne Paastand kan ikke skjønnes at være givet. I Afdelingernes Love, saaledes som disse lød ved Foreningens Opløsning, er der saavidt skjønnes intet Holdepunkt for denne Paastand. Tværtimod viser disse Love, at Afdelingerne indbyrdes er helt uafhængige af hinanden og intet Ansvar skulde have for hinandens Forpligtelser. Dampskibsafdelingen maa derfor i saa Henseende have Krav paa at betragtes som enhver anden udenforstaaende Trediemand.

Efter den foran nævnte Høiesteretsdom af 15 December 1899 maa det ansees afgjort, at Medlemmer i en gjensidig Skibsassuranceforening i Almindelighed ikke ligeoverfor Trediemand kan paaberaabe sig en i Lovene indtagen Begrændsning af deres Ansvar. Der er i nærværende Sag intet paaberaabt, som skulde begrunde en anden Afgjørelse af Spørgsmaalet for Det norske Lloyds Vedkommende. Men naar dette er saa, maa ogsaa Administrationen være fuldt berettiget til at gjøre dette Ansvar gjældende, uden at den kan være nødt til at afvente, at den ved retslige Skridt (Søgsmaal eller eventuelt Konkursbegjæring) skulde blive tilpligtet at efterkomme sin Forpligtelse. Den paa Generalforsamlingen den 19 December 1904 fattede Beslutning maa derfor antages at indeholde tilstrækkelig Hjemmel for Administrationen til at optræde med nærværende Søgsmaal.

Indstævnte har endvidere fremsat den Indsigelse, at Underskuddet klarligvis ligger langt tilbage i Tiden, og at det skyldes en utilgivelig Feil eller Forsømmelse fra Foreningens Direktion, at den ikke har draget Omsorg for i tidligere Regnskabsaar at sørge for rigtig Balance i Regnskaberne ved at benytte de i Lovenes § 26 anviste Udveie. Indstævnte mener, at naar Foreningen selv ved sin Direktion eller ved en Administration optræder som Sagsøger, maa Indstævnte uanseet de tidligere Høiesteretsafgjørelser kunne gjøre denne Indsigelse gjældende.

Citantskabet medgiver vistnok, at saaledes som Forholdene har udviklet sig, kan man nu bagefter indse, at der tidligere er foretaget forlidet Afskrivninger, men bestrider dog, at dette kan

karakteriseres som Feil, der kan befri Aarsklassen 1897 for Ansvaret. I ethvert Fald mener derhos Citantskabet, at Indsigelsen maa være nærværende Sag uvedkommende.

I denne sidste Betragtning maa Citantskabet gives Medhold. Det kan ikke skjønnes, at denne Indsigelse forsaavidt staar i nogen anden Stilling end de ligeartede Indsigelser, som blev forkastede i Høiesteretsdommene af 15 December 1899 og 30 Juli 1902. Her som der faar det blive Medlemmernes egen Sag at gjøre muligt Erstatnings- eller Refusionskrav gjældende ligeoverfor ældre Aarsklasser, hvis de mener at kunne komme nogen Vei med et saadant. Specielt kan det efter sidstnævnte Dom ikke i modsat Retning lægges afgjørende Vægt paa, at det ikke er et Konkursbo, men en Administration, der optræder som Sagsøger.

Samme Synsmaade maa komme til Anvendelse paa Indstævntes Anførsel om, at Administrationen ikke har gjort noget Skridt til at forlange refunderet de i Regnskabsaaret 1897 udbetalte Erstatninger. Citantskabet har herom anført, at Bestemmelsen i Lovenes § 26 om Nedsættelse af Erstatninger vilde virke imod sit Øiemed, hvis den anvendtes i nærværende Tilfælde. Selv om imidlertid Rigtigheden heraf kan være tvivlsom, og selv om Medlemmerne ikke maatte være bunden ved Administrationens Afgjørelse i saa Henseende, hvis nogen saadan maatte være truffen, kan dette ikke under nogen Omstændighed virke befriende for Medlemmernes Tilskudspligt, naar denne paakræves for at skaffe Dækning for Forpligtelser til udenforstaaende.

Mod Paastandsbeløbet er ingen speciel Indsigelse fremsat. Heller ikke mod Rentepaastanden, uagtet der ikke er givet nogen Forklaring af Aarsagen til, at Tilskuddet delvis skal forrentes fra Aaret 1904.

Efter det Anførte vil derfor Citantskabets Paastand være at tage tilfølge, dog saaledes, at Sagsomkostningerne antages at kunne ophæves.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Bugge & Olsen i Larvik bør til Citantskabet, Det norske Lloyds Administrationsbo betale det paasøgte Beløb Kr. 2423,13 — to Tusinde fire Hundrede tre og tyve Kroner tretten Øre — med 6 — sex — af Hundrede i aarlig Rente af Kr. 807,71 fra 15 September 1904, af Kr. 807,71 fra 15 November 1904 samt af Kr. 807,71 fra 15 Februar 1906, — alt til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

13—12—1906. *M. C. Backer.*

15—12—1906. *Otto Thoresen.*

17—12—1906. *Carl Hansen.*

I Henhold til den passerede Votering

kjendes for Ret:

Indstævnte, Bugge & Olsen i Larvik bør til Citantskabet, Det norske Lloyds Administrationsbo betale det paasøgte Beløb Kr. 2423,13 — to Tusinde fire Hundrede tre og tyve Kroner tretten Øre — med 6 — sex — af Hundrede i aarlig Rente af Kr. 807,71 fra 15 September 1904, af Kr. 807,71 fra 15 November 1904 samt af Kr. 807,71 fra 15 Februar 1906, — alt til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

M. C. Backer.

88.

Sø- og Handelsretten i København, den 24 Oktober 1906.

Handelsfirmaet Storm & Hirsch
(Overretssagfører Bing)
mod
Grosserer Alfr. Christensen som Agent for Dampskibet „Tynefield"
(Højesteretssagfører Arntzen).

Et Rhederi ansees ikke ansvarlig for Skade paa Majs foranlediget ved Varme fra Kedelskottet, idet der ombord var truffet de sædvanlige Foranstaltninger herimod, ligesom Indredningen i saa Henseende var godkendt af Ladningsassurandørens Expert. Den stærke Varme paa Fyrpladsen, der maatte antages at være den egentlige Aarsag til Skaden, var foraarsaget ved Forholdsregler, der nødvendiggjordes af det ualmindelig haarde Vejr underveis.

Ved Udlosningen af Dampskib „Tynefield", der i Januar d. A. ankom hertil fra Filadelfia med et i December f. A. indladet Parti Majs, viste det sig, at medens denne i de øvrige Lastrum gennemgaaende var god, var den i Lastrummet umiddelbart foran Fyrpladsen for en stor Del beskadiget, idet Majsen i dette Rum fra Agterskottet ud mod Fyrpladsen til ca: 4—5 Fod fra Forskottet var meget varm og delvis sammenbrændt. Rummets Længde er fra For- til Agterskottet 22'5". Paa Agterskottet op til Underkant af Stringerpladen i Højde med Mellemdæksbjælkerne og omkring Recessen, hvori Donkeykjedlen er anbragt, fandtes en Træbeklædning, hvorimod den øverste Del af Skottet ikke var paa lignende Maade beklædt, og paa denne ubeklædte Del af Skottet var Majsen brændt fast. Afstanden fra Kedlernes 6 Fyrsteder til det nævnte Skot var ca. 8', og midt i dette Mellemrum fandtes til Beskyttelse mod Varmen anbragt et saakaldt „Luftskib" d. v. s. et af en tynd Jernplade bestaaende Halvskot, der naaede fra Dækket til ca. 10' fra Fyrpladsens Bund, og dels dannede et Værn mod Straalevarmen fra Kedlerne dels hindrede den varme Luft over Kedlerne fra at komme hen i den forreste Del af Fyrpladsen, hvor Ventilatorerne udmundede og Nedgangen til Fyrpladsen fandtes. Det maa efter det Oplyste betragtes som givet, at Skibet paa Størstedelen af Rejsen over Atlanterhavet har havt meget stormfuldt Vejr med høj overbrydende Sø, saaledes at Ristværket og Døren til Nedgangen til Fyrpladsen for en Del have maattet holdes

lukkede, ligesom Ventilatorerne maa antages til Tider at have været vendte fra Vinden, hvorfor der havde været ualmindelig stærk Varme paa Fyrpladsen.

Det er videre oplyst, at „Tynefield“ paa en tidligere Rejse havde faaet Beklædningen paa sine Hovedkedler delvis beskadiget, saaledes at den øverste Del af Kedlerne nu var uden Beklædning.

Som Modtager af en Del af den beskadigede Majs fra det omtalte Lastrum har nu Citanten, Handelsfirmaet Storm & Hirsch, søgt Indstævnte, Grosserer Alfr. Christensen som Agent for Dampskibet „Tynefield“, til Betaling af en Erstatning stor 848 Kr. 98 Øre med Renter og Sagsomkostninger. Indstævnte, der under Forudsætning af, at Skibet maatte betragtes som ansvarligt for den skete Skade, intet har mod Størrelsen af den paastaaede Erstatning at erindre, har paastaaet sig frifunden, idet han har gjort gældende, at Skibet hvis Forpligtelser ifølge Konnossementets Udvisende skal bedømmes efter den amerikanske „Harter Act“, maa være ansvarsfrit, idet de til Ladningens Isolation trufne Foranstaltninger — derimellem Luftskottet — maa betragtes som formaalstjenlige og under normale Forhold tilstrækkelige. Han har i saa Henseende navnlig henvist til, at Ladningsassurandørernes Expert overensstemmende med Certepartiet har ført Tilsyn med og godkendt Indladningen specielt ogsaa Lastrummenes Indretning, og at det i nyere Tid er ret almindeligt, at Dampere, der føre Korn fra Amerika til Europa, ere indrettede ganske paa samme Maade. Indstævnte har udtalt, at han maa antage, at den skete Skade skyldes Majsens egen Beskaffenhed.

Der er nu intet oplyst, der kunde tyde paa, at Majsen i det omtalte Lastrum har været af ringere Beskaffenhed ved Indladningen end den øvrige Majs og Retten maa herefter gaa ud fra, at Beskadigelsen af Ladningen er foranlediget ved Varme fra Kedelskottet, der er blevet mere end sædvanlig opvarmet ved den extraordinære Varme paa Fyrpladsen.

Citanterne have ment, at Skibets Ansvar maatte følge dels af, at Kedlerne ikke har været tilstrækkelig beklædte, dels af at Skottet ikke har været beklædt med Træ helt op til Dækket, men Retten tør ikke tillægge nogen af disse Omstændigheder afgørende Betydning. Selv om den mangelfulde Beklædning af Kedlerne kan have medvirket noget til en Forøgelse af Varmen i Kedelrummet, kan dette dog kun antages at have spillet en mindre Rolle, den stærke Varme paa Fyrpladsen maa hovedsaglig antages

at være foranlediget ved Forholdsregler, som nødvendiggjordes af det ualmindelig haarde Vejr. Da nu Assurandørernes Expert har fundet Skibet forsvarligt indrettet til at indtage en Kornladning, og da det efter de Retten forelagte Oplysninger maa antages, at Citanterne have Ret i deres Paastand om, at den brugte Isolation er den samme, som almindelig anvendes i Dampere, der føre Korn fra Amerika til Europa, og at det navnlig ikke er almindeligt i Korndampere, der ere indrettede med lignende „Luftskot" som „Tynefield", at have Lastskottet træbeklædt i større Omfang end i dette Skib, maa Retten nære Betænkelighed ved at statuere, at der ved Indladning af en Ladning som den her omhandlede med Billighed kan forlanges yderligere Foranstaltninger trufne til Beskyttelse af Ladningen end dem, der ere trufne i „Tynefield".

Indstævnte findes derfor at maatte frifindes, men Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte Grosserer Alfr. Christensen som Agent for Dampskib „Tynefield" bør for Tiltale af Citanterne, Handelsfirmaet Storm & Hirsch, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

I. Koch.

C. A. Jørgensen. *I. Breininger.* *P. Madsen.* *Schjær.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 27-28	Aargang VII	1906

89.

Kungl. Maj:ts dom, den 17 December 1906.

Sjöförsäkringsaktiebolaget Ägir

mot

Rederiaktiebolaget Sigurd.

Ett parti järn, som med ångfartyget „Sigurd“ fraktas från Ljusne till Hull, befinnes vid framkomsten vara skadadt af sjövatten, som inträngt i fartyget. Rederiet älägges ersättningsskyldighet enligt *142 § Sjölagen*, enär skadan anses hafva uppkommit därigenom, att fartyget vid resans början varit i bristfälligt skick och befälhafvaren icke användt all omsorg för upptäckande af å fartyget sålunda förefintliga bristar.

Enligt certeparti den 18 Mars 1904 befraktades rederiaktiebolaget Sigurd tillhöriga ångfartyget „Sigurd“ att för V. H. Kempes räkning från Ljusne till Hull öfverföra ett parti järn om 200 tons. Fartyget afgick från Ljusne den 11 Maj och ankom till Hull den 27 i samma månad. Vid lossningen befanns godset vara skadadt af sjövatten, som inträngt i fartyget. Skadan, som vid besiktning uppskattades till 127 pounds 10 shillings 7 pence, ersattes Kempe

af sjöförsäkringsaktiebolaget Ägir, där godset var försäkradt, hvarefter Kempe å bolaget öfverlät sin rätt till skadeersättning af rederiet.

Bolaget instämde sedermera rederiet till Rådstufvurätten i Malmö med yrkande, att som skadan å godset förorsakats däraf, att fartyget vid resans anträdande varit i bristfälligt skick, rederiet måtte åläggas ersätta bolaget, hvad det nödgats till Kempe utgifva jämte ränta och expencer.

Angående upptäckten att fartyget var skadadt vid ankomsten till Hull innehöll fartygets dagbok: Den 30 Maj, då lastrummet lodades på morgonen, befanns att där var 29" vatten i för- och maskinrummen. Då vattnet trots pumpning ej kunde aflägnas, antogs att fartyget var läck. Bottenstocken i skotten mellan förrummet och maskinrummet undersöktes och befanns att en bult var bruten och hålet öppet. Sedan lossningen slutats och fartyget förts på stapelbädd upptäcktes vid besiktning, att ett hål fanns i botten förut, babord, hvilket tydligen förorsakats däraf, att fartyget gått öfver ankaret eller något annat hårdt ämne.

Bolaget påstod, att ifrågavarande skada å fartyget uppkommit före resans anträdande eller den 4 Maj, då fartyget törnade mot kajen i hamnen vid Klagshamn.

Härom innehöll fartygets dagbok: Den 4 Maj kl. 6 e. m. hade fartyget, liggande utanför hamnen i Klagshamn, lossat en del af sin last, hvarefter fartyget skulle bogseras in i hamnen. När förskeppet kommit innanför den yttre piren, fick bogserbåten order att gå babord, hvilket den gjorde, och rodret på „Sigurd" lades hårdt styrbord. I följd af den starka sydliga strömmen, som verkade på fartygets akter, var emellertid bogserbåten ej i stånd att klara „Sigurd" förbi hamnkajen, utan törnade fartyget emot dess nordvästra hörn. Någon manövrering med maskinen ombord på fartyget var på grund af det trånga farvattnet ej möjlig, men då kollision ansågs oundviklig sattes full fart akter öfver för att mildra stöten så mycket som möjligt. Några bucklor i plåtarna öfver lastlinien voro synliga, men då ingenting syntes skadadt innanför förpiktanken och ingen läcka märktes, antogs att det ej fanns någon bottenskada. Ankaret, som hängde vid klyshålet, firades ned före kollisionen. Kajen led betydlig skada.

Rederiet förklarade, att fartyget vid resans början varit i fullt sjövärdigt skick samt att, om så ej varit fallet, bristfälligheten hos fartyget i allt fall ej kunnat upptäckas, oaktadt all omsorg blifvit använd. Till bestyrkande häraf åberopade rederiet dels

fartygets dagbok, enligt hvilken inga skador iakttagits före ankomsten till Hull, dels intyg af två besiktningsmän, att de den 7 Maj på begäran af befälhafvaren besiktigat „Sigurd" såväl in- som utvändigt och därvid ej upptäckt annat än en del bucklor utombords. Hörda på ed tillade besiktningsmännen att de vid tillfället ej undersökt fartyget utombords under vattnet. De hade emellertid själfva åsett kollisionen vid Klagshamn, därvid endast fartygets stäf och bog stött mot kajen. Då vid sådant förhållande ej kunde antagas, att fartygets botten blifvit skadad, hade besiktningsmännen ej förordnat om någon dykareundersökning.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 28 Augusti 1905:

Emedan det vore ostridigt, att under ångarens „Sigurd"s ifrågavarande resa från Ljusne till Hull sjövatten inträngt i fartyget och å dess last åstadkommit skada, som bolaget måst godtgöra med i stämningen uppgifna belopp,

samt de å ångaren vid dess besiktning utrönta skador hvilka föranledt vattnets inträngande, måste på grund af den i målet vunna utredning antagas hafva uppkommit vid det tillfälle, då ångaren den 4 nästförutgånga Maj törnade mot kajen i Klagshamns hamn;

alltså och då med hänsyn till de omständigheter, hvilka därmed ägde sammanhang, det icke kunde anses, att från fartygets befälhafvares sida all omsorg blifvit använd för upptäckande af de sålunda redan före resans anträdande förefintliga brister å fartyget,

funne Rådstufvurätten jämlikt 8, 142 och 268 §§ Sjölagen rederiet vara pliktigt att med ångaren „Sigurd" och dess frakt ansvara för omstämda skada å lasten samt ålade förty rederiet vid tvång af utmätning att i sådant afseende till bolaget såsom innehafvare af befraktarens rätt genast mot kvitto utgifva 127 engelska pounds 10 shillings 7 pence sterling eller däremot svarande belopp i svenskt mynt efter den vid betalningstiden gällande högsta kurs med 5 procent årlig ränta därå från stämningsdagen tills betalning skedde äfvensom att godtgöra bolaget dess kostnader å saken med 300 kronor.

Rederiet sökte efter vad ändring, som af bolaget bestreds.

Hofrätten öfver Skåne och Blekinge fann i dom den 23 Mars 1906 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag och ålade rederiet godtgöra bolagets kostnader å saken i Hofrätten med 82 kronor.

Rederiet fullföljde sin talan. Bolaget yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow, Lindbäck, Claëson, Billing, Ramstedt, Westring* och *Trygger)* rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade rederiet att ersätta bolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 175 kronor jämte domslösen.

90.

Norges Høiesteret, den 15 November 1906.

Dampskibet „Ariel"s Rederi
(Advokat Gustav Blom)

mod

Dampskibet „Lurvik"s Rederi
(Advokat Feragen).

Fiskedamperne „Ariel" og „Lurvik" støder sammen, da de under Fisket begge vil ile en tredje Damper, der havde faaet Fiskegarn indviklet i sin Propel, til Hjælp. „Ariel" ansees alene skyldig i Sammenstødet, fordi det ifølge de *internationale Sjøveisreglers § 19* havde Vigepligten.

Den nedenfor aftrykte Sjøretsdom, afsagt af Sjøretten i Christianssund den 18 Juli 1905, stadfæstedes af Høiesteret, som ilagde Appellantskabet Sagens Omkostninger for Høiesteret med 400 Kr.

Førstvoterende, Assessor *Motzfeldt*, til hvem de øvrige voterende Dommere sluttede sig, udtalte: Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan henvise til dennes Begrundelse. Jeg skal dog tilføie, at det ei kan sees, at „Ariel" har holdt Udkig ved omhandlede Anledning. Hvis saa var gjort, vilde sandsynligvis Kollisionen være undgaaet.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 9 Januar 1903 ved 3-Tiden om Eftermiddagen paaseilede D/S „Lurvik" af Christianssund D/S „Ariel" af Aalesund paa Havet udenfor Stat med den Følge, at „Ariel" sank ca. 20 Minuter efter Kollisionen. Da „Ariel"s Rederi mente, at „Lurvik"s Fører alene bar Skylden for Sammenstødet, har det ved Sjøretsstævning af 5, irettefort 16 November 1903 sagsøgt „Lurvik"s Rederi til Betaling af det „Ariel"s Rederi og Mandskab paaførte Tab Kr. 33 758,25 med lovlige Renter og Sagsomkostninger, efterat Mandskabets formentlige Krav paa Indstævnte var blevet Rederiet tiltransporteret. I sit sidste Indlæg i Sagen har Citantskabet subsidiært paastaaet sig tilkjendt Erstatning efter Skjøn. Forligsmægling har forgjæves været anstillet inden Retten.

Indstævnte D/S „Lurvik"s Rederi har taget til Gjenmæle og paastaaet sig frifundet samt tilkjendt Forsvarsomkostninger, idet det gjør gjældende, at Citantskabet har „Ariel"s Fører at takke for Sammenstødet, fordi denne fuldstændig negligerede de almindelige Styringsregler, som „Lurvik"s Fører derimod den hele Tid holdt sig strengt efterrettelig.

Sagens Sammenhæng er i Korthed følgende:

Kollisionsdagen drev „Ariel" og „Lurvik" tilligemed en hel Del andre Fartøier Aatefiske med Drivgarn paa Havet udenfor Stat. Herunder fik et af Fartøierne D/S „Nørvesund", „Ariel"s Garn viklet om sin Propel, som derved midlertidig blev gjort ubrugbar, saaat „Nørvesund" blev liggende og drive uden Styring med Baugen i Retning af O.S.O. Den fløitede da efter Assistance, hvorefter „Ariel" og „Lurvik", der begge laa i Nærheden af „Nørvesund", førstnævnte i nordvestlig, sidstnævnte i sydvestlig Retning for samme, satte Kurs nedover mod „Nørvesund" for at hjælpe denne. Fartøiernes Kurser skar saaledes hinanden, og da „Ariel" havde „Lurvik" paa sin Styrbods Side, var den ifølge Styringsreglementet af 16 Januar 1897 § 19 forpligtet til at styre afveien for „Lurvik", saasnart den forstod, at Fare for Sammenstød kunde opstaa.

Citantskabet hævder imidlertid, at Styringsreglementet ikke kan anvendes paa nærværende Tilfælde, fordi „Ariel" laa omtrent stille (i Maskinen havde der været Stop i flere Minuter, da Kollisionen fandt Sted), og det desuden ikke var „Ariel"s Mening at gaa forbi „Nørvesund". Begge de kolliderende Fartøier havde, siger Citantskabet, et fælles Maal nemlig „Nørvesund", deres Kurser skar hinanden der, og det var begge Fartøiers Mening at stoppe op der for at tilbyde „Nørvesund" sin Assistance. De vilde saaledes ikke komme til at passere hinandens Kurser, og Fare for Sammenstød skulde derfor være udelukket, dette saameget mere paa Grund af den store Afstandsforskjel, der var mellem „Ariel" og „Lurvik", og deres fælles Maal „Nørvesund". Sammenstødet skyldes derfor efter Citantskabets Mening ene og alene „Lurvik", som for det første undlod at udvise almindelig Forsigtighed og Omtanke, for det andet gjorde en tendentiøs og meningsløs Kursændring, og som for det tredie gav vildledende Fløitesignaler.

Indstævnte paa sin Side hævder derimod, at „Lurvik"s Manøvrering i alle Dele var fuldt korrekt. Den holdt sin Kurs uforandret, indtil den forstod, at der var Fare for Sammenstød. Da gav den et kort Stød i Dampfløiten og samtidig lidt Bagbords Ror. „Ariel" besvarede imidlertid ikke Signalet og forandrede heller ikke sin Kurs. „Lurvik"s Fører gav derfor atter et Stød i Fløiten og endnu mere Bagbord Ror. Da Skipperen umiddelbart efter dette,

sidste Signal forstod, at det bar galt afsted, signaliserede han først stop og derefter fuld Fart agterover til Maskinen. Det viste sig imidlertid at være forsent til at det kunde forhindre Kollisionen.

Parterne, især da Citantskabet, har forsøgt nøiagtig at fastslaa Afstanden mellem de 3 Fartøier paa forskjellige Stadier før Kollisionen. Retten finder det imidlertid unødvendigt at faa disse Afstande fastslaaet, idet dette er uden Betydning for det Resultat, hvortil Retten er kommet. Forøvrigt lader det sig vanskelig gjøre med nogen Nøiagtighed at bestemme saadanne Afstande paa Sjøen.

Skylden for Sammenstødet maa i nærværende Tilfælde efter Rettens Mening lægges paa „Ariel". Det er nemlig paa det Rene, at begge Fartøier før Kollisionen styrede Kurser, der skar hinanden, at „Ariel" havde „Lurvik" paa sin Styrbord Side, og at den i Kollisionsøieblikket ikke laa stille, men seg langsomt fremover — dog ikke mere langsomt, end at den havde Skibet under Styring. Under disse Omstændigheder var den ifølge Styringsreglementets § 19 forpligtet til at styre afveien for „Lurvik". Efter hvad Citantskabet selv har dokumenteret gjennem det irettelagte Rids, havde nemlig „Ariel" i Kollisionsøieblikket den samme Kursretning, som den havde havt ligefra den begyndte at gaa nedover mod „Nørvesund". Dette viser, at den endnu i dette Øieblik havde Styrefart, idet den ellers, da Vinden var nordlig og Strøm og Sjø sydgaaende, vilde have kommet til at indtage samme Stilling som den „Nørvesund" indtog. „Lurvik" maatte derfor være berettiget til at tro, at „Ariel" i Henhold til Styringsreglerne vilde vige af til Styrbord og agtenom „Lurvik". At der havde været Stop i „Ariel"s Maskine allerede nogle Minuter, før Kollisionen indtraf, spiller her ingen Rolle, idet et Fartøi selvfølgelig ikke bare ved at stoppe sin Maskine kan fri sig for de Forpligtelser, som efter Styringsreglementet paahviler det. „Ariel" har efter dette, og da den gik forenom „Lurvik" baade overtraadt Styringsreglementets § 19 og dets § 22, men desuden har den ogsaa overtraadt Reglementets § 23, derigjennem, at den ikke bakkede tidsnok.

Citantskabet har anført, at Grunden til, at „Ariel" kun slog et Par Slag agterover lige før Kollisionen var, at det ombord i den saa ud, som om „Lurvik" i sidste Øieblik svingede til Bagbord. Hvorvidt dette sidste virkelig har været Tilfældet eller ei, har det ikke lykkedes at bringe fuldstændig paa det Rene. Vidneprov staar nemlig her imod Vidneprov, idet paa den ene Side „Lurvik"s Skipper og Mandskab og „Nørvesund"s Skipper har udtalt, at „Lurvik" ikke har svinget til Bagbord, medens „Ariel"s Skipper, Størsteparten af dens Mandskab samt en af „Nørvesund"s Folk har provet, at den efter sidste Fløitesignal svingede til Bagbord, og at „Ariel" som Følge deraf maatte indstille sin Bakking. Retten finder at maatte gaa ud fra, at „Lurvik" ikke svingede til Bagbord, idet „Lurvik"s Mandskab, og da specielt Rormanden, maa antages at have bedre Greie herpaa end de Folk, som befandt sig ombord i „Ariel". Meget sandsynligt er det ogsaa, at den Omstændighed, at „Ariel" gled forover — skjærende „Lurvik"s Kurs — har gjort, at det for Folkene ombord i den saa ud, som om „Lurvik" svingede til Bagbord. Manden paa „Nørvesund", 3die Vidne, Thomas Blindem, har ikke med nogen Sikkerhed kunnet udtale sig om Spørgsmaalet, idet han kun har provet, (jfr. hans Svar ad Spm. 13 under Vidneførselen i Aalesund den 5 Mai 1903), at *han syntes*, at „Lurvik" svingede lidt til Bagbord umiddelbart før Kollisionen. Nogen Vægt kan der derfor ikke tillægges dette Prov. Forøvrigt er det Citantskabet, som har Bevisbyrden for,

at „Lurvik“ svingede til Bagbord. Det blir derfor det selv, som faar lide for, at det ikke har kunnet føre fyldestgjørende Bevis.

Naar Citantskabet mener, at „Lurvik“ gik for længe med fuld Fart, saa er hertil at bemærke, at det af „Nørvesund“s Fører er provet, at „Lurvik“s Fart i Kollisionsøieblikket var ganske ubetydelig som Følge af, at dens Maskine havde arbeidet kraftig agterover kort før. Var derfor ikke „Ariel“ kommet iveien, maa man gaa ud fra, at „Lurvik“ med Lethed vilde have klaret Situationen overfor D/S „Nørvesund“, som jo var dens Maal. „Lurvik“ havde selvfølgelig beregnet sin Fart med dette for Øie og gik naturligvis ud fra, at „Ariel“ vilde befølge Styringsreglementet og derfor ikke komme iveien for den.

Retten finder ikke, at „Lurvik“ har givet vildledende Fløitesignaler. Citantskabet indrømmer jo selv i sit Indlæg af 3 September 1904 Pag. 5, at „Lurvik“ efter begge Fløitesignaler gav Bagbord Ror; men da bliver jo ikke Signalerne vildledende.

Indstævnte vil efter alt dette være at frifinde og tilkjende Sagsomkostninger, der passende antages at burde sættes til Kr. 150,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, D/S „Lurvik“s Rederi bør for Citantskabet, D/S „Ariel“s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være. I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til Indstævnte Kr. 150,00 — et Hundrede femti Kroner — inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Exekutions Tvang.

91.

Sø- og Handelsretten i København, den 1 December 1906.

Firmaet Goldstück & Hainze
(Overretssagfører Helms)
mod
Firmaet Hecksher & Søn
(Højesteretssagfører Asmussen).

En Ladning Mais udleveres til forskellige Modtagere i Aalborg og Kjøge; da der paa første Plads viser sig en Undervægt af 169 Tons Galfox Mais, lader Føreren Modtageren faa Kompensation ved at levere ham af den anden Mais ombord, nemlig bulgarisk Mais. Efter endt Udlosning i Kjøge viser der sig at være en Manco paa ialt 84 Tons. Afskiberne sagsøger nu Rhederiet til Erstatning, men Rhederiet frikendes, fordi det ikke var bevist, at Afskiberne havde lidt noget Tab ved den fejlagtige Udlevering i Aalborg, og fordi Mancoen ikke var saa stor, at den kunde opdages ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed. Konnossementerne var undertegnede med Forbeholdet: Vægt, Kvantitet og Kvalitet ubekendt.

I Juni 1904 blev der i Sulina ved det sorte Hav i Dampskibet „Britannia" tilhørende de Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn indladet en Ladning Mais, der i de 9 af de paa Ladningen udstedte 10 Konnossementer betegnedes som bulgarisk Mais, medens det 10de dateret den 2 Juni, lød paa 800,000 Kg. „foxaman" eller Galfox Mais. Denne skulde leveres i Aalborg som første Anløbshavn, hvor der desuden i Følge 6 andre Konnossementer skulde leveres ialt 1 560,000 Kg. bulgarisk Mais. I den anden Anløbshavn, Kjøge, skulde der efter 3 Konnossementer leveres 1 200,000 Kg. bulgarisk Mais. Alle Konnossementerne bar Paategning om, at Vægt, Kvalitet og Kvantitet vare ubekendte.

Der var indladet bulgarisk Mais i alle Skibets 4 Lastrum. Galfox Maisen laa øverst i 1ste og 4de Lastrum, saaledes at der var maattet af imellem denne Mais og den bulgariske; iøvrigt fandtes der ingen Afmaatning, og der var navnlig ingen Separation mellem Partiet bestemt til Aalborg og det til Kjøge.

Ved Udlosningen i Aalborg viste det sig, at der var en Manco paa Galfox Maisen paa — som det maa antages — 169,521 Kg. Kaptajnen der gik ud fra, at Ladningens samlede Størrelse var overensstemmende med Konnossementernes samlede Paalydende, og

at naar der ikke fandtes 800,000 Kg. Galfox Mais i de afsondrede Rum, maatte Grunden enten være, at man havde af en Fejltagelse anbragt en Del Galfox Mais i de andre Rum, eller at en mindre Del af Ladningen end 800,000 Kg. var Galfox Mais, saa at altsaa den bulgariske Mais fandtes i noget større Kvanta, end i Konnossementerne angivet, gik, da Modtagerne i Aalborg forlangte det Kvantum som stod i de 7 Konnossementer, ind paa at supplere den manglende Galfox Mais med bulgarisk Mais, tiltrods for at en Person, der angav sig at være Repræsentant for Citanterne, Firmaet Goldstück & Hainze, der atter repræsenterede Afladerne, protesterede derimod. I Kjøge viste der sig at mangle ca. 84,000 Kg. bulgarisk Mais.

Citanterne have nu under denne Sag paastaaet de Indstævnte dømt til at betale

1) et Beløb af 5969 Rmk. 80 Pf., der er Godtgørelse for Undervægten i Kjøge og

2) et Beløb af 847 Rmk. 61 Pf., der er Erstatning, fordi Kaptajnen paa Dampskibet „Britannia" i Aalborg tillod, at der lossedes 169,521 Kg. af den værdifuldere bulgariske Mais i Stedet for den manglende Galfox Mais. Prisforskellen angiver Citanterne til 5 Rmk. pr. 1000 Kg. Endvidere paastaa Citanterne sig tilkendt Renter af Beløbene med 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 11 Juli 1905 til Betaling skeer og sig tillagt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Citanterne hævde, at Dampskibet „Britannia" maa antages at have indtaget det Kvantum Mais som er angivet i Konnossementerne, og at Konnossementsklausulen: „Vægt, Kvantitet og Kvalitet ubekendt" ikke kan have Gyldighed her, hvor det drejer sig om en saa stor Manco.

De Indstævnte have hævdet, at Kaptajnen har afladet al den Mais, han har indladet i Sulina, dels i Aalborg dels i Kjøge, og at der ikke er nogensomhelst Grund til, at Forbeholdet paa Konnossementerne vedrørende Vægt, Kvalitet og Kvantitet, ikke skulde gælde her, idet der ikke ved Indladningen i Sulina, der skete fra 3 Lægtere førte dertil fra Galatz, kunde anstilles nogen Undersøgelse, om de angivne Kvanta var tilstede.

Da Citanterne nu ikke har ført nogetsomhelst Bevis for, at Skibet har indtaget de i Konnossementerne nævnte Kvanta, og da Manglen ikke skønnes at være saa stor, at Kaptajnen ved An-

vendelse af almindelig Opmærksomhed burde have opdaget den, kan der ikke paahvile de Indstævnte noget Ansvar for den Manco, der viste sig ved Udlosningen i Kjøge.

Med Hensyn til den Erstatning Citanterne paastaa dem tilkendt i Anledning af, at der i Aalborg er udlosset bulgarisk Mais i Stedet for Galfox Mais, have Citanterne ikke trods de Indstævntes Provokation oplyst, hvad Modtagerne i Aalborg skulde give og hvad de have givet for de to Slags Mais; de Indstævnte have derimod fremskaffet Oplysninger, hvorefter der ikke synes at have været Prisforskel mellem de to Sorter Mais i Maj—Juni 1904; de have derfor hævdet, at der intet Tab er lidt og følgelig heller ikke kan blive Tale om nogen Erstatning.

Skønt der nu maa gives Citanterne Medhold i, at Kaptajnen paa Dampskibet „Britannia“ har begaaet en Fejl ved, trods den i Protesten liggende Advarsel at supplere det for lille Parti Galfox Mais med bulgarisk Mais, vil deres Paastand heller ikke paa dette Punkt kunne tages til Følge, idet der, for at der kunde tilkendes dem Erstatning, maatte kræves Oplysning om, at de have lidt et Tab.

Sagens Omkostninger findes Citanterne at maatte tilsvare de Indstævnte med 250 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke under Sagen.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn bør for Tiltale af Citanterne, Firmaet Goldstück & Hainze i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Citanterne til de Indstævnte med 250 Kr. inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

A. V. Knudsen. H. Dessau. Gustav Hecksher. I. Breininger.

92.

Sø- og Handelsretten i København, den 22 November 1906.

Grosserer I. Asmussen
(Højesteretssagfører Bülow)

mod

Firmaet C. K. Hansen
(Højesteretsadvokat Halkier).

Retten forkaster en Paastand om, at Rederiet maa finde sig i Forsinkelse ved Losning af en Ladning Mais, som er en Følge af Ladningens Beskadigelse og den derved nødvendiggjorte Sortering af Lasten, naar Losningen skal foregaa saa hurtigt, som Skibet kan levere.

Den 18 Januar d. A. om Morgenen ankom det engelske Dampskib „Peruviana" for hvilket de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen ere Agenter, her til Frihavnen fra Baltimore med en Ladning paa ca. 4650 Tons Mais, der var fordelt i Skibets 5 Lastrum saaledes, at Lastrum Nr. 2 og 4 indeholdt de største Mængder. Ladningen var bestemt til forskellige Modtagere her i Byen. Paa Grund af Storm kunde Skibet ikke bringes til Midtermolen før Kl. 1, paa hvilket Tidspunkt Losningen, der skulde foregaa saa hurtigt Skibet kunde levere, begyndte. Københavns Frihavns A/S, der besørgede Losningen, besluttede at foretage Losningen med Skibselevator; der begyndtes, idet Elevatoren kun kan tage en Luge ad Gangen, med Luge Nr. 5, som udlossedes i Løbet af Torsdag den 18 og Fredag den 19. Det var imidlertid i Løbet af Fredagen bleven opdaget, at en Del af Maisen i Lastrum Nr. 4 var beskadiget, hvorfor Frihavnsaktieselskabet besluttede, for samtidig at kunne sortere Maisen, at lade losse dette Lastrum med Tønder; og det blev i den Anledning, som det maa antages godtgjort under Sagen, omtrent Kl. 3 Eftermiddag samme Dag af en Skibsformand i Frihavnen givet 1ste Styrmand paa „Peruviana" Ordre til at lade rigge Lossegrejer op. Dette var imidlertid først bragt i Orden til næste Dag Lørdag Kl. 10 Formiddag. Losningen fortsattes nu dels med Elevator dels med Tønder. Søndag den 21 arbejdedes ikke. Mandag den 22 blev der efter Begæring fra de Indstævnte, hvis Repræsentant ved Udlosningen allerede Lørdag Morgen havde klaget til Overforvalteren i Frihavnen over

at Losningen foregik for langsomt, af nærværende Ret udmeldt 2 Skibsførere til at skønne over, hvor mange Dage „Peruviana“ maatte behøve for at blive udlosset. Forretningen afholdtes samme Dag og Skønnet, der var baseret paa Losning med Tønder, gik ud paa, at „Peruviana“, der var forsynet med et Dampspil og en Lossebom ved hver af Lugerne Nr. 1, 3 og 5 og med dobbelte Spil og Bomme ved Lugerne Nr. 2 og 4, behøvede 5 1/2 Arbejdsdag à 9 Timer for at blive udlosset, forudsat at Vejret ikke lagde Hindringer i Vejen, at der ikke fremkom Beskadigelse, som hindrede Losningen, og at Skibet kunde levere tilstrækkelig Damp til Spillene. Natten til Tirsdag den 23 havde det været temmelig koldt, saa at Damprørene til Spillene næste Morgen vare frosne, og der kunde derfor ikke leveres Damp til disse, ialfald ikke til dem alle før Kl. 9 Formiddag, da Losningen genoptoges. Der lossedes baade med Elevator og Tønder, og saavel Natten til den 24 som Natten til den 25 blev der arbejdet for Frihavnens Regning for at faa Ende paa Losningen, der tilendebragtes Torsdag den 25, dog ikke ved den sædvanlige Arbejdstids Ophør, men først Kl. 11 Aften. „Peruviana“ der, hvis Losningen havde været endt ved sædvanlig Arbejdstid, vilde have afgaaet samme Aften, kom nu først til at afgaa Fredag den 26 om Morgenen.

Parterne ere enige om, at der herefter maa regnes at være medgaaet ialt 7 Dage til Udlosningen af „Peruviana“ altsaa 1 1/2 Dag mere end ved Skønnet angivet. De Indstævnte have paa Skibets Vegne af Ladningsmodtagerne gjort Fordring paa et Beløb af 1203 Kr. 60 Øre som Overliggedagsgodtgørelse for de nævnte 1 1/2 Dag beregnet efter en Register Tonnage af 2006 à 40 Øre pr. Dag. Modtagerne have nægtet at være pligtige til at betale dette Beløb, men indtil Spørgsmaalet kunde blive afgjort ved Retten, har Citanten, Grosserer I. Asmussen paa Modtagerens Vegne hos de Indstævnte deponeret 1200 Kr. Citanten har derefter anlagt nærværende Sag, hvorunder han paastaar sig kendt berettiget til at erholde det omtalte Beløb af 1200 Kr. tilbagebetalt med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 12 Marts 1906 og sig tillagt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne og tilkendt Sagens Omkostninger.

Citanten gør gældende, at Ladningsmodtagerne have gjort alt, hvad de kan forlange af dem for at fremskynde Skibets Losning, idet Losning med Elevator i Virkeligheden er den hurtigste Lossemaade, naar Maisen er ubeskadiget.

Citanten hævder, at den trufne Aftale hvorefter Losningen skulde ske „saa hurtig Skibet kan levere“ maa forstaas med den Modification, at Leveringen ikke skal ske hurtigere end Ladningens Tilstand tillader det; og at Skibet altsaa uden Liggedagsgodtgørelse maatte finde sig i den Forsinkelse, som er en Følge af Ladningens Beskadigelse og den deraf nødvendiggjorte Sortering. Citanten har yderligere gjort gældende, at Skibet i al Fald har tabt sin Ret ved at opsætte at tage Skønnet, til der var gaaet flere Liggedage, saaledes at Modtagerne ikke i rette Tid har kunnet indrette sig derefter, og han har sluttelig henvist til, at i al Fald en Del af Forsinkelsen skyldes Skibet.

Der kan nu hverken gives Citanten Medhold i, at Aftalen „saa hurtig Skibet kan levere“ rummer et saadant Hensyn til Ladningens Tilstand, som af ham antaget, eller i at Skibet har tabt sin Ret ved ikke strax at tage Skøn. Tidspunktet for Skønnet, der kun optages for at fastslaa Forstaaelsen af den forinden trufne Aftale, maa være ligegyldig, og iøvrigt havde det jo staaet Modtagerne frit for at foranledige et saadant Skøn optaget tidligere.

Der maa nu i Overensstemmelse med Skønsforretningen gaas ud fra, at „Peruviana“, saafremt der ingen Hindringer havde været og Ladningen ikke havde været beskadiget, med de til dets Raadighed staaende Lossemidler, ved strax at begynde Losning fra alle Luger, kunde have været udlosset i Løbet af de omtalte $5^1/_2$ Dage, og dette Antal Dage maa derfor betragtes som det Antal Liggedage, hvorpaa Ladningsmodtagerne have kunnet gøre Krav.

Ladningsmodtagerne maa herefter betale Liggedagsgodtgørelse for den Forsinkelse, der er forvoldt ved Hensynet til Ladningen, men ikke for den Forsinkelse af Losningen, der fremkom ved, at Lossegrejerne først vare opriggede Lørdag den 20 Januar Kl. 10 Formiddag, eller for den Forsinkelse, der bevirkedes ved, at Arbejdet var standset fra Arbejdstidens Begyndelse indtil Kl. 9 Morgen den 23 Januar. Da disse Ophold imidlertid ikke skønnes sammenlagte at have forsinket Losningen stort mere end $^1/_2$ Lossedag, og da Arbejdsdagenes Antal regnet i halve Dage altsaa, selv om der ikke havde fundet nogen Forsinkelse Sted fra Skibets Side, dog maa antages at have beløbet sig til $6^1/_2$ Dag, vil Skibet kunne gøre Fordring paa Godtgørelse for 1 Overliggedag; de Indstævnte vil herefter have at tilbagebetale Citanten 397 Kr. 60 Øre (1200 Kr. ÷ 802 Kr. 40 Øre) med Renter som paastaaet.

Sagens Omkostninger ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen, bør til Citanten, Grosserer I. Asmussen inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse betale 397 Kr. 60 Øre, med Renter 5 % p. a. fra den 12 Marts d. A. til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

C. Bræstrup. C. A. Jørgensen. Carl Bergh. Alexander Warburg.

93.

Sø- og Handelsretten i København, den 12 December 1906.

A/S Aalborg Hadsund Jernbane
(Højesteretssagfører Møldrup)
mod
A/S Det forenede Dampskibsselskab
(Overretssagfører Siesby).

En Lægter paa Slæb af en Damper tørner under Passagen gjennem Jernbanebroen ved Hadsund mod denne og tilføjer den Skade, ligesom den selv tager Skade. Parterne frifindes for hinandens Tiltale, Jernbanebroens Ejere fordi Manglerne ved Indretningen af Passagen gjennem Broen er saa øinefaldende, at de maatte regnes med, forinden man besluttede at passere Broen, og Lægterens Ejere, dels fordi Retten var betænkelig ved at gaa ud fra, at Uagtsomhed var udvist i saadant Omfang, at Ansvar maatte blive Følgen, dels paa Grund af de nævnte Mangler ved Indretningen af Bropassagen.

Tirsdag den 14 April 1905 Kl. $11^{1}/_{4}$ Formiddag afgik Dampskibet „Læsø“, der er opmaalt til 109,61 Brutto Tons med en Maskine paa 250 indic. Hestes Kraft, 80,3 Fod lang, 18,5 Fod

bred fra Hobro og stod ud af Mariager Fjord paa Vej til København med Lægter Nr. 12 paa Slæb; baade „Læsø" og Lægter Nr. 12 havde Lods. Lægter Nr. 12, der ligesom Dampskibet „Læsø" tilhører Det forenede Dampskibsselskab er 140,2 Fod lang, 31,1 Fod bred, og opmaalt til 459,35 Brutto og 419,20 Netto Tons. Forbindelsen mellem de to Skibe bestod af en ca. 15 Fv. lang Slæber af $2^1/_2$ Tommer Wiretrosse med en Forløber af 5" Manillatrosse, der var fastgjort paa Dampskibet „Læsø"s Slæbekrog omtrent midtskibs og i Lægterens Forstavn, saaledes at Afstanden mellem Skibene var 7 à 8 Fv. Vinden var sydøstlig med frisk Kuling. I en Afstand af ca. 2 Kml. fra Jernbanebroen ved Hadsund mindskede Dampskibet „Læsø" Farten for at prøve den mindste Fart, man havde Styreevne med, og efter at det havde vist sig, at Lægteren, der var tom, saaledes, at den laa ca. 16 Fod over Vandet, medens den stak 4 Fod, vilde drive af med mindre Fart end halv Kraft, fortsattes med denne Fart ɔ: ca. $4^1/_2$ Knob. Lægteren fulgte nu godt i Dampskibet „Læsø"s Kølvand og lystrede Roret, indtil man var kommen i Nærheden af Broen; Styrmanden paa Lægteren stod til Rors. Alle Signaler for Gennemsejling fra Broens Side var i Orden, og hverken fra nogen ombord i Skibene eller fra Brobetjeningens Side næredes der nogen Betænkelighed ved under de forhaandenværende Vejrforhold henholdsvis at gaa gennem Broløbet eller tillade Gennemsejlingen. 2—300 Alen fra Broen begyndte Lægteren at drive af mod Nord, og Lodsen gav Ordre til at holde noget højere, hvilken Ordre blev efterkommet, men Lægteren drev alligevel saameget af, at den strax derpaa (Kl. $1^1/_4$) tørnede med sin Bagbords Bov omtrent 6 Fod fra Stævnen mod Midtpillens Friholderværk, blev herfra kastet over mod den sydlige Anslagspille, som den ramte med Styrbords Side (ca. 22 Fod fra Stævnen) med et saa stærkt Stød, at Slæbetrossen sprang; herfra gik Lægterne igen tilbage mod Midtpillen, hvor noget Rækværk bøjedes. Dampskibet „Læsø", der var gaaet igennem Broaabningen uden Vanskelighed, gik saa tilbage og hentede Lægteren, der havde faaet Styrbords Bov trykket ind og et Hul i samme Bov ca. 3 Fod langt, men forholdsvis smalt.

Den nævnte Staten tilhørende Jernbanebro ved Hadsund, der blev aabnet for Trafik den 19 December 1904, er en Svingbro med to Sejlaabninger paa $52^1/_2$ Fods Bredde hver; Midtpillen har et Friholderværk, der beskytter Svingpartiet, naar Broen er aaben, og som rager ca. 70 Fod frem paa hver Side; den sydlige Anslagspille er forsynet med to paa selve Stenpillen fastgjorte Stykker

Friholdertømmer, der dog ikke følger Pillens Runding, men hører op, hvor denne begynder. Murene ere knudrede og Afviserværk findes aldeles ikke. Strømmen var i Kollisionsøjeblikket udgaaende, men har neppe været stærk og blev umiddelbart efter indgaaende.

Ved Stødet paa den sydlige Bropille bevirkedes en Forskydning af denne, saaledes at Skinnerne fra Svingpartiet, naar dette var lukket, ikke flugtede med Skinnerne paa den faste Bro. Jernbanetrafiken maatte derfor standses, og der indlededes Forhandlinger mellem Parterne. Disse Forhandlinger trak i Langdrag, og det varede en Tid, inden Skaden blev nøjagtig undersøgt.

Den 31 Juli f. A. blev det ved Syn og Skønsforretning foretagen af Mænd udmeldte af nærværende Ret efter Begæring fra Citanterne, konstateret, at den søndre Anslagspille var brudt i ca. 14 Fods Dybde under daglig Vande, idet der paa den ind imod Sejlløbet vendende (nordre) Side af Pillen i den anden horisontale Paramentsfuge fra Caissonen opefter var en Aabning paa indtil $^3/_8$ Tommes Højde i en Længde af ca. 14 Fod imellem Pillens afrundede Ender.

Broen, hvorover Jernbanetrafiken genoptoges midt i September Maaned, efter at Skinneforskydningen var rettet (Skønsmændene havde udtalt, at der intet var i Vejen for at foretage den egentlige Reparation af Broen, uden at holde den afspærret) er senere med en Bekostning af 6300 Kr. bleven repareret i Overensstemmelse med et Forslag fra Skønsmændene.

Under denne Sag paastaar nu Citanterne de Indstævnte tilpligtede at betale et Beløb paa ialt 8774 Kr. 17 Øre med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 11 December 1905 til Betaling sker, hvilket Beløb er Erstatning dels for Broens Reparation dels for Driftstab ved Jernbanetrafikens Standsning; endelig paastaa de sig tillagt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte paastaa sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger og have under en Kontrasag indtalt i Erstatning for Lægterens Reparation, Tidstab tilligemed forskellige andre Udgifter ialt 3348 Kr. 10 Øre med Renter fra Kontrastævningens Dato den 27 December 1905 og paastaaet sig tillagt Kontrasagens Omkostninger.

Hovedcitanterne have til Støtte for deres Krav paa Kontracitanterne anført, *at* der i et saadant Tilfælde som det heromhandlede, maa være en Præsumption for, at der er begaaet Fejl fra de paasejlende Skibes Side, og at disse maa have Bevisbyrden for, at saadant ikke er Tilfældet, samt *at* saadant Bevis ikke er

ført, idet der tværtimod er oplyst forskellige Omstændigheder, der tyder paa, at der ikke fra Skibenes Side er udvist den Agtpaagivenhed og Forsigtighed som Farvandet, Vejrforholdene og Omstændighederne iøvrigt maatte opfordre til; Hovedcitanterne gøre saaledes gældende, at Slæbetrossen mellem Skibene var unødvendig lang, og at en kortere vilde have forøget Sikkerheden, i hvilken Henseende de henviser til, at Lægterens Fører, da de nærmede sig Broen, har spurgt Lodsen, om det ikke var bedst at korte Slæberen, men at Lodsen afslog det som efter hans Mening unødvendigt. De gjorde endvidere gældende, at Lægteren ikke har været styret højt nok, og at man burde have kastet Anker eller afbrudt Forbindelsen mellem Skibene, da man saa, at Sammenstød kunde befrygtes.

Kontrasagsøgerne have — næst at benægte Hovedcitanternes Anbringende om, at der maa antages at være begaaet Fejl fra Skibenes Side ved Gennemsejlingen — paastaaet, at Hovedcitanterne bære Skylden for Paasejlingen, idet Broens Sejlløb er altfor smalt, og idet der hverken findes noget Afviserværk, foran de faste Anslagspiller, som kunde vise de gennemsejlende Skibe ret gennem Sejlløbet eller tilstrækkeligt Affendringsmateriale til at optage Stødet; de gøre gældende at Bropillens knudrede Sten og det brat afskaarne Friholdertømmer have bevirket en langt større Skade paa Lægteren end nødvendigt.

Denne Kontracitanternes Erstatningspaastand findes at savne Hjemmel. De af dem paaklagede Indretninger ved Broen ere alle iøjnefaldende, og Fartøjernes Førere maatte ved Beslutningen om under de givne Vejrforhold at gaa igennem Broen med den store tomme og derfor af Vinden saa paavirkelige Lægter regne med Broen, som den var; Hovedcitanterne kunne ikke af Hensyn til de paaklagede Omstændigheder være ansvarlige for al den Skade, gennemsejlende Fartøjer paadrage sig ved at sejle mod Bropillerne.

Hvad Hovedcitanternes Paastand angaar, kan der ikke gives dem Medhold i den Betragtning, at der ved Sammenstød mellem et Skib i Bevægelse og en fastliggende Genstand som en Bro eller en Ankerligger altid og under alle Omstændigheder maa — naar ikke andet bevises — være en Formodning for, at der er Skyld hos den Paasejlende.

Efter det Foreliggende nærer Retten nogen Betænkelighed ved at gaa ud fra, at der fra Fartøjernes Føreres eller Lodsers Side er udvist en saadan Uagtsomhed, at Erstatningspligt maatte blive Følgen deraf.

Men dertil kommer, at der maa gives Kontracitanterne Medhold, naar de have gjort gældende, at de ovenfor nævnte Mangler ved Broen have medvirket til Skaden eller i al Fald til at Skaden blev saa stor. Ved Anlægget af en Bro over et befærdet Farvand bør der indenfor passende Grændser tages de Forholdsregler, der ere mulige for at undgaa Skade ved Paasejling. I nærværende Tilfælde vilde en Afviserpille i Fortsættelse af Svingpartiets Friholderværk og et Friholderværk ved den sydlige Anslagspille efter al Sandsynlighed have ledet Lægteren gennem Broaabningen uden nævneværdig Beskadigelse af Broen og et saadant Friholderværk ved Pillen vilde i ethvert Tilfælde have taget Stødet af, saa at Lægteren ikke som nu tørnede direkte mod den uelastiske Stenpille. Blot en forsvarlig Affendring paa Pillen vilde mulig have været tilstrækkelig til at hindre, at den knækkede.

Retten savner ethvert Materiale til at bedømme, hvor stor en Skade, der vilde være sket paa Broen, hvis der havde været truffet Foranstaltninger som de nævnte og allerede derfor vil der intet kunne tilkendes Hovedcitanterne.

Saavel i Hovedsagen som i Kontrasagen bør Parterne derfor for hinandens Tiltale fri at være, medens begge Sagers Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Kontracitanterne, A/S Det forenede Dampskibsselskab og Hovedcitanterne, A/S Aalborg Hadsund Jernbane bør for hinandens Tiltale saavel i Hovedsagen som Kontrasagen fri at være.

Begge Sagers Omkostninger ophæves.

I. Koch.

A. V. Knudsen. H. V. Petersen. C. A. Jørgensen. I. Breininger.

94.

Bergens Sjøret, den 7 December 1906.

D/S „Raftsund"s Ladningseiere
(Overretssagfører Henrik Ameln)

mod

Det Bergenske Dampskibsselskab
(Overretssagfører Kr. Jebsen).

Spørgsmaal, om Ladningeiernes Krav for Skade paa Ladningen ved Sammenstødet var forældet, se Sag S/S „Rafsund" mod S/S „Astræa", Aargang VI No. 12 (Side 58 ff.).

Den 17 December 1901 fandt en Kollision Sted mellem Dampskibene „Astræa" og „Raftsund", tilhørende henholdsvis Det Bergenske Dampskibsselskab og Vesteraalske Dampskibsselskab. Kollisionen ledede til Søgsmaal fra begge Sider, fra Vesteraalske Dampskibsselskab som Hovedcitantskab fra Det bergenske Dampskibsselskab som Kontracitantskab, og Søgsmaalene fik sin Afslutning ved Høiesteretsdom af 11 Februar 1905, ved hvilken Det bergenske Dampskibsselskab blev anseet for at have Skylden for Sammenstødet.

Eierne af den i „Raftsund" ved Anledningen indladede Ladning har nu i et Antal af 33 ved Stævning af 10 Mai 1905 sagsøgt Det Bergenske Dampskibsselskab til Betaling af den Ladningen ved Kollisionen tilføiede Skade, principalt med et Beløb af Kr. 6245,29, subsidiært Beløbet fastsat ved Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning, og i begge Tilfælde med Renter fra 6 Marts 1902 samt Sagsomkostninger. Paastandsbeløbet er senere forhøiet til Kr. 6393,62.

Indstævnte gjør gjældende, at Citanten ikke var repræsenteret under den forrige Sag og saaledes ikke tidligere har gjort nogen Ret gjældende, og det hævdes, at deres Krav nu er forældet, idet Fordringer, for hvilke der som i nærværende Tilfælde haves Sjøpanteret, maa efter Sjøfartslovens § 283 for ikke at fortabes være gjort gjældende inden den i Lovstedet nævnte kortere Frist. Hvis Citanten har været med i den forrige Sag, saa er — heder det — Indstævnte frifundet for deres Krav. Subsidiært benægtes, at „Astræa" bærer Skylden for Sammenstødet, ligesom

det benægtes, at Indstævnte eventuelt skal svare Renter fra en tidligere Datum end Berammelsen af Stævningen i nærværende Sag. Indstævnte paastaar principalt, at Sagen afvises, samt at Indstævnte tilkjendes Kost og Tæring, og subsidiært at Indstævnte frifindes og tilkjendes Sagsomkostninger.

Citanten bestrider i alle Dele Rigtigheden af Indstævntes Anførsler.

I Henhold til hvad der saaledes fra begge Sider er gjort gjældende, vil det være nødvendigt at undersøge noget nærmere Procedurens Stilling under den forrige Sag.

Vesteraalske Dampskibsselskab sagsøgte Indstævnte ved Stævning af 6 Marts 1902 hvori bl. a. indeholdtes, at Dampskibet „Raftsund" blev meget beskadiget og *Lasten* delvis ødelagt, og den derefter nedlagte Paastand gik bl. a. ud paa, at Indstævnte skulde tilpligtes at betale Vesteraalske Dampskibsselskab Erstatning for den Dampskibet „Raftsund" og *Last* ved Kollisionen tilføiede Skade.

Indstævnte, der som nævnt anlagde Kontrasøgsmaal, nedlagde i det Væsentlige Paastand om Frifindelse i Hovedsøgsmaalet og i Kontrasøgsmaalet. Paastand om, at Vesteraalske Dampskibsselskab skulde tilpligtes til Indstævnte at betale den Dampskibet „Astræa" og *Last* ved Kollisionen tilføiede Skade.

Der blev fra ingen af Siderne fremsat Indsigelse i Anledning af de gjensidige for Lastens Vedkommende nedlagte Paastande.

Ved Indlæg af 10 September 1903 gjorde Indstævnte den Forandring i Paastanden i Kontrasøgsmaalet, at Vesteraalske Dampskibsselskab skulde tilpligtes at betale et samlet Beløb af Kr. 5332,40. Det er paa det Rene, at dette Beløb angik alene Skibet, og Paastanden om Erstatning for Lasten frafaldtes saaledes fra Indstævntes Side. Der gjordes fremdeles ingen Indsigelse gjældende i Anledning af Vesteraalske Dampskibsselskabs Paastand om Erstatning for Skade paa „Raftsund"s Last.

Efterat der fra dette Selskabs Side var tilveiebragt Regninger over Skaden paa „Raftsund" og dette Skibs Last, ændrede Selskabet i Indlæg af 26 November 1903 sin Paastand i Hovedsøgsmaalet derhen, at Det bergenske Dampskibsselskab skulde tilpligtes at betale den samlede Skade med et Beløb af Kr. 25 752,28.

I sit paafølgende Indlæg af 30 November 1903, benægtede Indstævnte Rigtigheden af de fremlagte Regninger. „Desuden", heder det i Indlægget, „benægtes Citantskabets Ret til hos Ind-

stævnte at indtale Erstatning for den de nævnte Varer overgaaede Skade".

Mod denne Benægtelse af Vesteraalske Dampskibsselskabs Søgsmaalsret forsaavidt Lasten angik, fremkom der fra dette Selskabs Side ingen Protest i dettes paafølgende Indlæg af 2 December 1903. Herom heder det kun: „Foretrækker Indstævnte at blive dømt til at betale Varernes Skade ved særskilt Søgsmaal, kan man jo gjerne unde dem den Fornøielse".

Dette Indlæg mødtes fra Indstævntes Side kun med en almindelig Benægtelse, og Sagen blev derefter optaget til Dom.

Ved Høiesteretsdom blev Indstævnte som nævnt befundet at være den ene skyldige, og Indstævnte blev tilpligtet at betale „Raftsund"s Skade. Forøvrigt frifandtes Parterne for hinandens Tiltale, det vil saavidt skjønnes sige, at Vesteraalske Dampskibsselskab frifandtes i Kontrasøgsmaalet, og Indstævnte frifandtes, forsaavidt angik Paastanden om Erstatning for den „Raftsund"s Last overgaaede Skade. Om dette sidste Punkt udtaler Førstvoterende uden Modbemærkning fra de øvrige voterendes Side, „at dette Krav allerede maa forkastes af den Grund, at det, saavidt jeg forstaar, for Sjøretten definitivt var opgivet fra Appellantens (ↄ: Vesteraalske Dampskibsselskabs) Side. Der blev i Indstævntes Indlæg af 30 November 1903 protesteret mod, at disse Krav kunde gjøres gjældende af Appellanten, og i sit Indlæg af 2 December næstefter svarer Appellantens Sagfører for Sjøretten paa Protesten med følgende Ord: „Foretrækker Indstævnte at blive dømt til at betale Varernes Skade ved særskilt Søgsmaal, kan man jo gjerne unde dem den Fornøielse". Dette vil jo i Virkeligheden ikke kunne forstaaes anderledes, end at naar Paastanden mødes med Protest, saa finder Appellanten det ikke Umagen værd at opretholde den".

Det formenes efter dette at være klart, at Høiesteret overhovedet ikke har taget Paastanden om Erstatning for Skade paa „Raftsund"s Last under Paakjendelse, og da der saaledes ikke findes at kunne blive Spørgsmaal om Anvendelse af Reglerne om Virkninger af res judicata, vil den af Indstævnte nedlagte Afvisningspaastand, der er bygget paa exceptio rei judicatae, blive at forkaste.

Hvad dernæst angaar den af Indstævnte fremsatte Forældelsesindsigelse, saa gjør Citanten gjældende, at Indstævnte ved ikke fra først af at protestere mod den fra Vesteraalske Dampskibsselskabs Side fremsatte Paastand om at erholde almindelig Nams-

dom over Indstævnte har vedtaget, at Indstævntes eventuelle Forpligtelse skulde ansees som en personlig Forpligtelse og ikke blot som en Sjøpanteretsforpligtelse, og det gjøres paa Grundlag heraf videre gjældende, at Forældelsesfristen er 10 Aar at regne fra Høiesteretsdommens Afsigelse. Forøvrigt mener Citanten, at de under enhver Omstændighed er kommet tidsnok med nærværende Søgsmaal, naar dette som i nærværende Tilfælde er anlagt 3 Maaneder efter Høiesteretsdommens Afsigelse. Citanten gjør derhos gjældende, at Ladningseierne har været lovlig repræsenterede under den forrige Sag, og det tilføies, at naar Vesteraalske Dampskibsselskabs Sagfører i sit sidste Indlæg istedetfor at møde Indstævntes Benægtelse af Selskabets Søgsmaalsret med en Protest benyttede den citerede Tirade: „foretrækker o.s.v.“, saa var det, fordi det var en Aftale mellem Parternes Sagførere, at den nye Sag skulde blive at paadømme paa Grundlag af de i den forrige Sag fremsatte Indsigelser, naar Skyldspørgsmaalet havde faaet sin endelige Afgjørelse.

Indstævnte bestrider Rigtigheden af Citantens nævnte Anførsler, og idet det herunder benægtes, at der har været nogen Aftale mellem den forrige Sags Sagførere, saaledes som af Citanten paastaaet, gjør Indstævnte specielt gjældende, at nærværende Sag er at anse som en selvstændig ny Sag, der ingen Forbindelse har med den forrige Sag, og at denne saaledes maa blive at holde udenfor nærværende Sags Paadømmelse.

Heri finder Retten ikke at kunne give Indstævnte Medhold. Efter hvad der er refereret af Proceduren under den forrige Sag, formenes det nemlig klart, at nærværende Sag af Citanten er tænkt at skulle være en Gjenoptagelse eller Fortsættelse af den tidligere af Vesteraalske Dampskibsselskab for Lastens Vedkommende paabegyndte, men senere frafaldte Sag, og hvis denne Frafaldelse er, som af Citanten paastaaet skeet under et Forbehold, der faar Betydning for Afgjørelsen af nærværende Sag, saa maa Retten som Følge deraf nærmere gaa ind paa Spørgsmaalet om Betydningen af dette Forhold.

Det er, som foran bemærket, paa det Rene, at Vesteraalske Dampskibsselskabs Paastand saavel for Skibets som Lastens Vedkommende gik ud paa Erhvervelse af almindelig Namsdom over Indstævnte, og naar Indstævnte derimod ikke protesterede, antages dermed at være afgivet Erkjendelse af, at Indstævntes Forpligtelse eventuelt, det vil sige for Tilfælde af at Indstævntes Skyld fandtes bevist, skulde ansees som en personlig Forpligtelse. Rigtigheden

heraf findes ogsaa bestyrket ved at Indstævnte i sit Indlæg af 21 September 1905 (Dok. 11) bl. a. udtaler: „Modparten ved meget vel, at havde Indstævnte i Sagen mod Vesteraalske Dampskibsselskab protesteret mod Namsdom, vilde Indstævnte have løbet den Risiko, at „Astræa“ var bleven beslaglagt. Indstævnte maatte isaafald have stillet Sikkerhed eller overtaget personligt Ansvar“. At Indstævnte har maattet forstaa, at Vesteraalske Dampskibsselskab ikke selv var Eiere af „Raftsund“s Last, og at Selskabet derfor for Lastens Vedkommende ikke optraadte i Kraft af en dette selvstændig tilkommende Ret, finder Retten klart. Dette synes nemlig at tilsiges af Forholdets hele Natur og findes ogsaa bestyrket ved den af Indstævnte selv fra først af for Lastens Vedkommende nedlagte Paastand.

Naar Indstævnte under disse Omstændigheder først i sit sidste Indlæg benægtede Vesteraalske Dampskibsselskabs Søgmaalsret, og dette Selskabs Sagfører derefter ikke protesterede mod denne Benægtelse, men alene mødte den med Tiraden: „foretrækker o.s.v.“, saa finder Retten det klart, at vedkommende Sagfører herved mente at tage Forbehold om Ret til at indtale Erstatningen for Skaden paa Lasten under ny Sag. Men da formenes det ogsaa klart, at det var vedkommende Sagførers Mening, at naar Søgsmaalsretten under den nye Sag legitimeredes, og Stævnemaalet ellers befandtes i Orden, saa skulde den nye Sag paadømmes paa det samme processuelle Grundlag som den tidligere Sag og Indstævnte dermed være afskaaret fra at gjøre Forældelsesindsigelsen gjældende, naar det nye Søgsmaal ellers fremmedes med tilbørlig Hurtighed. I denne Opfatning finder man ogsaa, at vedkommende Sagfører har maattet bestyrkes ved Indstævntes sidste Indlæg under den forrige Sag. Det heder nemlig her bl. a.: „For ikke at forhale Sagen og medvirke til en antagelig overflødig Procedure, skal jeg (ɔ: Indstævntes Sagfører) ikke nærmere end ovenfor skeet gaa ind paa Citantskabets større eller mindre Ret til Erstatning for disse paastaaede Udgifter (ɔ: Udgifterne vedkommende baade Skib og Last) „idet jeg med Modparten er bleven enig om, at der skal blive Anledning til at komme tilbage til dem senere, om Det Bergenske Dampskibsselskab mod Formodning skulde blive tilpligtet at betale Citantskabet hel eller *delvis* Erstatning“.

Understregningen er gjort af Retten.

Men ligesom vedkommende Sagfører i Henhold til det Anførte maa antages at have taget Forbehold som nævnt, saa finder man, at Indstævnte maatte forstaa Forbeholdet paa samme Maade, og

man finder dermed ogsaa, at Indstævnte ved ikke paa tydelig Maade at tilkjendegive nogen afvigende Opfatning, maa ansees som den, der har godkjendt Forbeholdet. At Vesteraalske Dampskibsselskab for Høiesteret gjenoptog Paastanden om Erstatning for Skaden, findes ikke at kunne tillægges nogen afgjørende Betydning i modsat Retning, naar Paastanden af Høiesteret ansaaes som endelig frafaldt i Sjøretten. Og det skal derhos bemærkes, at det fra Citantens Side uimodsagt er anført (Dok. 12 § 12), at det i Høiesteret paa en Anførsel af Vesteraalske Dampskibsselskabs Advokat om, at Tiraden „foretrækker o.s.v.", som ubesvaret var virkningsløs og bortfaldt, blev fra Indstævntes Advokat svaret „vi foretrække".

I Henhold til hvad saaledes er anført, finder Retten at maatte antage, at hvis Vesteraalske Dampskibsselskab i Løbet af lovlig Frist efter Høiesteretsdommens Afsigelse var optraadt med nyt Søgsmaal mod Indstævnte til Indtale af Erstatning for den „Raftsund"s Last overgaaede Skade, og Søgsmaalsretten under dette Søgsmaal var blevet behørig legitimeret, saa vilde Indstævnte ikke kunne været hørt med den nu fremsatte Forældelsesindsigelse. Nu er det vistnok saa, at det under nærværende Sag er Ladningseierne selv, der i eget Navn har anlagt Søgsmaal til Indtale af den omhandlede Erstatning; men dette antages ikke at kunne medføre nogen Forandring i Sagens retslige Stilling. Efter hvad der er anført om nærværende Sags Forhistorie, findes det nemlig klart, at det er i Kraft af det før nævnte Forbehold, at nærværende Sag er anlagt, og Forskjellen mellem denne og den forrige Sag er saavidt skjønnes kun den, at det er Ladningseierne selv, der nu har legitimeret sin Søgsmaalsret ved at optræde i eget Navn.

Retten finder det klart, at Citanten er kommet tidsnok med nærværende Søgsmaal, naar dette som her er anlagt 3 Maaneder efter Høiesteretsdommens Afsigelse. Og det bliver dermed ufornødent at gaa nærmere ind paa Parternes Procedure i heromhandlede Punkt, derunder specielt paa Spørgsmaalet om hvorvidt der, som af Citanten paastaaet, men af Indstævnte benægtet, har været truffet en særlig Aftale med Hensyn til det nye Søgsmaal. Det bliver videre ufornødent at udtale noget om Forstaaelsen af Sjøfartslovens § 54 og 283, ligesom det findes upaakrævet at opholde sig ved Spørgsmaalet, om Forældelsesfristen for nærværende Søgsmaal er, som af Citanten hævdet 10 Aar fra Høiesteretsdommens Afsigelse eller som af Citanten antagelig subsidiært hævdet, 10 Aar fra Fordringens oprindelige Forfaldstid, eller om Fristen er at søge i Sjøfartslovens § 283 eller Forældelseslovens § 12.

Indstævnte har som nævnt subsidiært benægtet, at „Astræa" bærer Skylden for Sammenstødet, men da der med Hensyn til Skyldspørgsmaalet intet nyt er fremkommet, maa Høiesteretsdommen forsaavidt ansees afgjørende for nærværende Sag, og Indstævnte dermed ansees erstatningspligtig ogsaa overfor Ladningseierne.

Efter fra først af at have benægtet det paasøgte Beløbs Rigtighed har Indstævnte i Indlæg af 5 Juli 1906 (Dok. 18 S. 17). godtaget det fremlagte som tilstrækkelig Legitimation af Skadens Beløb, og Indstævnte maa dermed antages at have frafaldt sin oprindelige Protest mod Paastandens Forhøielse fra Kr. 6245,29 til Kr. 6393,62. Hvorvidt Indstævnte kan tilpligtes at betale det største Beløb, antages under Omstændighederne som nævnt at maatte bero paa, hvorvidt Forhøielsen (ɔ: Kr. 6393,62 ÷ Kr. 6245,29) har været gjort til Gjenstand for Forligsmægling. Og dette finder Retten at maatte antage, idet Skadens Størrelse i Stævningen ikke er nævnt med noget bestemt Beløb, og Citanten i sit første Indlæg maa antages at have forbeholdt sig Ret til at forhøie Paastanden, hvis Indstævnte gjorde Indsigelse mod Paastandsbeløbets Størrelse.

I Anledning af Citantens Paastand om at tilkjendes Renter fra 6 Marts 1902, har Indstævnte som nævnt protesteret mod, at Citanten tilkjendes andet end Procesrenter, og da denne Protest ikke findes at kunne ansees som nogen ny Indsigelse med Hensyn til Realiteten, vil Renterne kun blive at beregne fra Sagens Berammelse.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at kunne ophæves.

Retten maa til Slutning udtale Misbilligelse af den Vidtløftighed, hvormed Sagen er ført fra begge Sagføreres Side, men har ikke fundet tilstrækkelig Føie til at gjøre Ansvar gjældende.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Det Bergenske Dampskibsselskab, bør til Citanterne, Wm. A. Mohn, Wollert Konow, B. J. Reusch, Blyth & Grung, Joh. C. Harmens, Edv. Pedersen, M. Halvorsen, Chr. Hals, L. B. Johannesen, Joh. Ellingsen, Bernh. Eriksen, Johannes Olsen Bremnæs, E. S. Christoffersen, Th. Rasmussen, S. Kaspersen, P. Sørensen, Joh. Olaisen Gulstad, A. N. Andersen, Mohr & Søn, Anna Lockert, Bjarne Bjarnesen, Ole Pedersen, Karolus Madsen,

Eilert Christensen, W. D. Hals, Hans Andersen, Lauritz Herness, P. Paulsen, Holm & Co., I. Nielsen, Chr. Fredriksen. R. O. Nielsen og Chr. Olsen betale de paasøgte Kr. 6393,62 — sex Tusend tre Hundrede og tre og niti Kroner to og sexti Øre med 4 — fire — Procent aarlig Rente deraf fra 10 Mai 1905. til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Joachim Berner.

O. O. Bergh. *Andr. Olsen.*

REGISTRE.

Resumé af Dommenes Indhold m. m.

Aktietegning.

Side.

Ansvar for Tabet af Menneskeliv og personlig Skade.

Assurance.

Anvendelse af *Sjøforsikringsplanens § 44 sidste Stykke* om Fordeling af Kollisionsansvar mellem Kaskoassurandør og Fragtassurandør udelukkes ikke derved, at Skibet paa den Tid Ansvaret opstod, seilede under Maanedscerteparti. Bruttofragten beregnes ved til Maanedsfragten at lægge et Beløb svarende til Havariudgifter etc., som det efter Maanedscertepartiet paahviler Maa-
120 nedsbefragterne at betale. Norges Høiesteret.

En Speditør ansees ikke ansvarlig for at have undladt at tegne Forsikring af Gods, indbefattende Dækning overfor Krigsrisiko, skjønt det var aftalt mellem ham og Afsenderen af Godset, at Assurance skulde tegnes af Speditøren, dog uden at Krigsrisiko særlig var omtalt, og skjønt Godset sendtes til Østasien under Krigen mellem Rusland og Japan paa en Tid, da Faren for
229 Tab eller Skade ved Krigsrisiko var aktuel. Christiania Sjøret.

En Lækage antages at skyldes Skibets Usjødygtighed og derfor ikke at være Gjenstand for Erstatning fra Assurandørens Side. En Skade, som efter sin Beskaffenhed skal erstattes af Assurandøren, er ikke tilstrækkelig dokumen-
233 teret eller specificeret, hvorfor Assurandøren frikjendes. Christiania Sjøret.

Den i Samlingens Aargang VI, Side 100 ff., som No. 20 indtagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania angaaende Spørgsmaalet, om Kaskoassurandørerne er forpligtede til at betale Omkostningerne ved Bortfjernelse af et
321 Vrag, stadfæstes af Høiesteret. Norges Høiesteret.

To Lægtere med Mursten gaar tilbunds under Slæbning fra Christiania-Fjorden til Stockholm. Assurandøren af Stenen nægter at udbetale Erstatning, paastaaende at Lægterne var usjødygtige ved Reisens Begyndelse, og at Forliset skyldtes deres Usjødygtighed, saa at Assurandøren i Medfør af *den norske Sjøforsikringsplans § 43.2 a* intet Ansvar havde, idet baade Lægterne og Stenen tilhørte Forsikringstageren. Retten udtaler sig for denne Forstaaelse af den citerede Bestemmelse men dømmer alligevel Assurandøren, fordi der ikke var ført tilstrækkeligt Bevis for Usjødygtigheden.
370 Christiania Sjøret.

Spørgsmaal om Ristorno af Præmie ved en Kasko- og Fragtforsikring tegnet i Henhold til *Assurancekonventionen af 2 April 1850.*
398 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Den Begrænsning, der ved en gjensidig Assuranceforenings Love, er sat for det Tilskud, der i et Aarsregnskab kan lignes paa Interessenterne, er ikke bindende for Tredjemand, som er Foreningens Kreditor, og heri antoges det ikke at gjøre nogen Forandring, at Administrationen for Afvikling af Foreningen „Det norske Lloyd“ tidligere havde indkrævet Maximum af Tilskud og ikke mere ud fra den urigtige Forudsætning, at Interessenternes Ansvar
404 overfor Tredjemand ikke gik videre. Christiania Sjøret.

Befragtning.

Beskadiget og tabt Last.

En last *jordnötkakor*, som med skeppet „Mobile Bay" fraktas från Marseille till Oxelösund och Norrköping, befinnes vid framkomsten hafva undergått *viktminskning*, som öfversteg 2 % af lastens hela vikt, hvarjemte en del af lasten *skadats af väta*. Da befälhafvaren vid domstol utkräfde ogulden frakt, yrkade lastemottagaren kvittning för den minskning i värde lasten undergått. Domstolarna godkänna lastemottagarens yrkande, enär enligt handelsbruk viktförlusten å jordnötkakor finge utgöra högst 2 % af den inlastade varuvikten samt den svettning, som medfört den otillåtna viktförlusten och öfrig skada å lasten hufvudsakligen härledt sig från otillräcklig bäddning invid slagvägaren
42 å fartyget. Sveriges Hoiesteret.

En Expeditor anses ansvarlig for Skade paa Indholdet af en Kasse Æg, der var ham leveret til Forsendelse med en Rutebaad, og for hvilken han havde kvitteret med Bemærkning, at Kassen var i god og forsvarlig Stand, idet to af de voterende Dommere formener, at dette ogsaa refererer til Kassens Indhold, hvorhos det efter det oplyste antoges sandsynligt, at Skaden var skeet,
194 mens Kassen var i Expeditorens Besiddelse. Bergens Overret.

Rederiet ansees ikke ansvarligt for Skade paa et Parti Glas, idet Retten fandt det antageliggjort, jfr. *Søloven's § 142*, at Skaden ikke skyldtes Mangler ved Stuvningen men derimod Skibets Arbejde i Søen i haardt Vejr.
328 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Den i Samlingens Aargang VI som No. 95, Side 467 ff. indtagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn stadfæstes af Hojesteret (Spørgs-
369 maal, om Lækage i et Puncheon var en skjult Feil). Danmarks Hoiesteret.

Et Parti Kliptisk befindes ved Losning i Lissabon at være beskadiget, og Eierne fordrer af Rederen Erstatning for Skaden, som de paastod skyldtes Aarsager, hvorfor Rederen maatte være ansvarlig efter *Sjøfartslovens § 142*. Rederen frikjendes imidlertid, idet Skaden maatte antages at skyldes haandelig
391 Skade underveis. Norges Hoiesteret.

Et Rederi ansees ikke ansvarlig for Skade paa Majs foranlediget ved Varme fra Kedelskottet, idet der ombord var truffet de sædvanlige Foranstaltninger herimod, ligesom Indredningen i saa Henseende var godkendt af Ladningsassurandørens Expert. Den stærke Varme paa Fyrpladsen, der maatte antages at være den egentlige Aarsag til Skaden, var foraarsaget ved Forholdsregler, der nødvendiggjordes af det ualmindelig haarde Vejr underveis.
414 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Ett parti järn, som med ångfartyget „Sigurd" fraktas från Ljusne till Hull, befinnes vid framkomsten vara skadadt af sjövatten, som inträngt i fartyget. Rederiet åläggas ersättningsskyldighet enligt *142 § Sjölagen*, enär skadan anses hafva uppkommit därigenom, att fartyget vid resans början varit i bristfälligt skick och befälhafvaren icke användt all omsorg för upptäckande
417 af å fartyget sålunda förefintliga bristar. Sveriges Hoiesteret.

Bjergning og Assistance.

Dampskibet „Christian IX" grundstøder ved Møen og bringes flot af Svitzers S S „Hertha" efter foretagen Tætning, Pumpning og Losning, hvilken sidste varede 4 Dage. Det indslæbes derpaa til Kjøbenhavn. Bjergelønnen fastsættes til 18000 Kroner, deraf 1000 Kroner til „Christian IX"s Rederi for Medvirkning ved Losningen. Det reddedes Værdi var 228000 Kroner
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 30

Skeppet „Friedrich Hartwig" strandar à södra Valagrundet utanför Landskrona samt drages från grundet af angfartyget „Bore". *Bärgarlönen* bestämmes af Rådstufvurätten till 1000 kronor, af Hofrätten till 350 kronor och af Kungl. Maj:t till 500 kronor. Det bärgades värde var 11 033 kronor 33 öre.
Sveriges Høiesteret. 40

Efter et Sammenstød paatræffes Barkskibet „Hannes" nær Falsterbo Fyr af Damperen „Ottokar", som efter Aftale slæber det til København med Damperens Slæber. Efter Sammenstødet var „Hannes" i en saadan Tilstand, at det ikke kunde krydse men vel styre for Vinden. Skrog og Ankringsredskaber var ubeskadigede og Vejret godt, saa der ikke var nogen øieblikkelig Fare. Damperen tilkjendes en Bjergeløn af 2500 Kroner. Det Bjergedes Værdi: ca: 30,000 Kroner. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 200

Fiskedamperen „Lun" maa efter Grundstødning ankre adskillig læk paa et udsat Sted, hvorfra det i en hjælpeløs Forfatning slæbes under farefulde Forhold af den tilstedekomne Fiskedamper „Skolpen", som indslæber det til et sikkert Sted, hvor det strax efter synker, men senere bjerges af en Svitzer Damper. For denne Medvirkning ved Bjergning tilkjendes „Skolpen" 2000 Kroner. Det bjergedes Værdi var 10 500 Kroner. Trondhjems Sjøret. 241

Svitzers Bjergningsentreprise tilkjendes 3500 Kroner i Bjergeløn for at indbjerge S S „Lun" fra et Undervandsskjær i Farvandet udenfor Veiholmen i Nordmøre, hvor den var sunket paa grundt Vand, ind til Trondhjem. Det reddedes Værdi: 10 500 Kroner. Trondhjems Sjøret. 347

- - -

Havarigros.

Klander af dispasch. Fråga huruvida undervikt och värdeminskning i en kollast — förorsakad af kolens lossande och återinlastning i nödhamn — borde ersättas såsom gemensamt haveri. Sveriges Høiesteret. 25

En Indsigelse mod at betale Ladningsbidrag til Havarigros, bl. a. fordi den bidragspligtige Værdi var opført med et for stort Beløb, idet der ikke i Dispachen var taget Hensyn til Forringelsen i Værdi ved Beskadigelse paa Reisen, tages ikke tilfølge, da saadan Beskadigelse ikke var dokumenteret ved lovlig Besigtelse og de fornødne Bevisligheder ikke fremlagt for Dispachøren.
Kjøbenhavns Sø- Handelsret. 141

Hjemsendelse af Sjøfolk.

Den i Samlingens Aargang V, som No. 5, Side 17, optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, omstødes af Høiesteret, som antog, at Skibet under de forhaandenværende Omstændigheder, da det var forladt af Mandskabet, som derefter med Konsulens Billigelse paa Forlangende var blevet afmønstret, maatte siges at være forulykket i den Forstand, hvori *Sjøfartslovens § 98* bruger dette Udtryk, uden at det kan komme i Betragtning herimod, at Skibet
33 senere blev indbjerget i havareret Stand. Norges Høiesteret.

Hyrespørgsmaal.

At en Hovmester medtager Spirituosa for at sælge ombord ansees ikke at være tilstrækkelig Grund til at afskedige ham uden Varsel, da Hovmesteren med Førerens Vidende tidligere havde taget lignende Beholdninger ombord i samme Øiemed. Rederiet dømmes derfor til at betale Tillægshyre efter *Sø-*
62 *lovens § 92, jfr. § 86.* Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

*Søloven*s *§ 96* hjemler kun Ret til Overtidspenge ved Arbeide paa Søn-
63 dage eller Hjemlandets Helligdage. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

En Fyrbøder er forhyret paa et norsk Dampskib uden at nogen af de i *Sjøfartslovens § 82* specielt omhandlede Forhyringsmaader foreligger; men derimod et mere ubestemt Forhold, der siges at være almindeligt i Kystfarten. Det antages, at Fyrbøderen derefter var forpligtet til at give 14 Dages Opsi-
286 gelsesvarsel. Christiania Sjøret.

Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 92 jfr. § 86* ansees anvendelig i et Tilfælde hvor en Styrmand var forhyret til et Seilskib men ikke kunde tiltræde sin Tjeneste, fordi Indkjøbet af Skibet ikke gik iorden.
334 Trondhjems Sjøret.

Kollision.

Dampskibene „Sirius" og „Pulp" støder en Vinterdagsmorgen sammen i Christiania Havn, og begge Skibes Rederier sagsøger gjensidig hinanden til Erstatning for Skaden. Retten finder, at der er Skyld paa begge Sider, dels fordi intet af Skibene havde havt sine Lanterner tændt, dels fordi der ikke havde været holdt fuldt tilfredsstillende Udkig paa noget af Skibene. Dog ansees „Pulp" at have havt den største Skyld, fordi den i Strid med Skik og Brug, havde undladt at give Signal ved Afgangen fra Bryggen, og fordi den havde undladt at bakke. Efter Omstændighederne dømmes „Pulp"s Rederi til at bære egen Skade og Halvdelen af Modpartens, *jfr. Sjøfartslovens § 220.*
10 Christiania Sjøret.

Side.

Den i Samlingens Aargang V som No. 82 (Side 433) optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Bergen, omstødes af Høiesteret, som dømmer Slæbebaadens Rederi til at erstatte Tabet saavel af Jægten som Ladningen, idet Bugserbaaden under de foreliggende Forhold maatte ansees som det ledende Fartøi. Forøvrigt var det ikke egentlig en urigtig Kurs men en urigtig Manøvre fra Slæbebaadens Side, som var Skyld i Ulykken. Norges Høiesteret. 17

Dampskibet „Sicilia" sammenstøder med Dampskibet „Axel", som har Lægter „Eidboe" paa Slæb. „Eidboe" tager saa megen Skade ved Sammenstødet, at den kondemneres, og dens Rederi sagsøger derpaa „Sicilia"s Rederi til Erstatning for Skaden. Sjøretten finder, at Feil baade paa „Sicilia"s og „Axel"s Side er Skyld i Sammenstødet, og at hver faar bære sin egen Skade, hvoraf Følgen antages at være, at den „Eidboe" tilføiede Skade bliver „Sicilia"s Rederi uvedkommende. Christiania Sjøret. 68

Dampskibet „Ancona"s Rederi dømmes til at erstatte „Georg Stage"s Rederi Skade og Omkostninger ved Sammenstødet til et Beløb af 98 000,00 Kroner, svarende til Værdien af S/S „Ancona". Dennes Fører antages nemlig at maatte have det fulde civilretlige Ansvar for Sammenstødet, fordi han ikke veg af Veien itide. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 90

Bogserångaren „Tora" *sammanstöter* i inloppet till Kalmar havn med ångfartyget „Borgholm", som därvid tillfogas åtskilliga skador. Rådstufvurätten ålade „Tora"s befälhafvare H. Wéberg såsom ensam vållande till sammanstötningen ersättningsskyldighet. Hofrätten fann under dissens Wéberg icke hafva varit vållande till sammanstötningen och befriade honom från ersättningsskyldighet, hvaremot Kungl. Maj:t med ändring af Hofrättens dom fastställde Rådstufvurättens domslut. Sveriges Høiesteret. 155

Under rådande tjocka sammanstöta i Östersjön ångfartygen „Cairo" och „Eberstein", som därvid båda tillfogas åtskilliga skador. Rederiet för „Eberstein" åläggès ersättningskyldighet. „Eberstein" anses nämligen ensam hafva varit vållande till sammanstötningen, enär fartyget vid tillfället framgått med för stark fart och underlåtit att i tid stoppa maskinen. Sveriges Høiesteret. 180

Barkskeppet „Noah" *sammanstöter* i Östersjön med skonerten „Elise", hvarvid båda fartygen tillfogas skador. „Noah"s befälhafvare åläggès ersättningsskyldighet såsom vållande till sammanstötningen, enär „Noah", som seglade bidevind för babords halsar, icke i tid på grund af dålig utkik hållit undan för „Elise", som seglade bidevind för styrbords halsar. Sveriges Høiesteret. 189

Den 29 Augusti 1903 *sammanstötte* utanför Södertelje kanal bogserångaren „Tekla" med ångfartyget „Per Brahe", hvarvid båda fartygen tillfogades skador. Rådstufvurätten ålade „Per Brahe" ersättningsskyldighet, enär nämnda fartyg, som utan giltigt skäl i det trånga farvattnet framgått på babords sida om farvattnets midt, kort före kollisionen girat babord hän och därigenom vållat olyckan. Hofrätten fann däremot, att „Tekla", som på babordssignal af ett omedelbart före „Per Brahe" gående fartyg ändrat sin kurs babord hän, på grund af det korta afstånd, som då förefunnits mellan „Tekla" och „Per Brahe"

Side.

bort bibehålla denne kurs oförändrad, men att „Tekla" i stället girat styrbord hän för att återtaga sin förra kurs. Då „Tekla" härigenom försummat iakttaga den försiktighet, som betingats af förhandenvarande omständigheter, ålade Hofrätten „Tekla" såsom vållande till kollisionen ersättningsskyldighet. Hofrättens dom fastställes under dissens af Kungl. Maj:t.

246 Sveriges Høiesteret.

Under orkanliknande storm slites barkskeppet „Lydia" loss från sina förtöjningar i Kalmar hamn och *drifver på* ångfartyget „China", som därvid tillfogas åtskilliga skador.

Rederiet för „China" yrkade skadestånd, men då det icke visats att vållande till skadan låge någon å „Lydia"s sida till last, ogillas rederiets talan.

252 Sveriges Høiesteret.

Skonnerten „Helene" oversejles af Dampfærgen „Storebelt", og Dampfærgens Rederi, Generaldirektoratet for Statsbanedriften, sagsøges til Erstatning men frifindes, idet Retten finder, at Skonnerten alene maa antages at have Skyld i Ulykken, fordi man der ombord i Strid med de *internationale Sjøveisreglers Art. 10* havde undladt at vise den for et indhentet Fartøi foreskrevne

254 Agterlanterne eller Blus. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

En Slæbebaad ansees ansvarlig for Følgerne af en fejlagtig Manøvre ved Indløbet til Københavns Havn, hvorved det slæbte Fartøi oversejles af

282 udgaaende Damper og gaar tilbunds. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Dampskibet „Haraldsvang" overseiler tre Kister indeholdende levende Aal, og Rederiet sagsøges i den Anledning til Erstatning men frikjendes, da det ikke ansees tilstrækkelig godtgjort, om Kisterne havde været fortøiet udenfor det almindelige Farvand ved Indløbet til Haugesund. Denne Tvivl antoges at maatte gaa ud over Kisternes Eier, fordi han itide kunde have sikret sig det nødvendige Bevis for Kisternes Anbringelse udenfor det almindelig benyt-

305 tede Farvand. Norges Høiesteret.

Dampskibene „Karmsund" og „Midnight Sun" støder sammen en Sommermorgen paa Buknefjorden. „Midnight Sun" havde Vigepligten, da den havde „Karmsund" paa sin Styrbords Side med Kurs, som krydsede dens egen, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 19*, og den blev derfor anseet at have den største Skyld i Sammenstødet. Samtidig fandt Retten imidlertid, at „Karmsund" heller ikke var uden Skyld, idet den havde holdt Kursen uforandret med fuld Fart, lige indtil Sammenstødet viste sig uundgaaeligt, jfr. *de samme Reglers §§ 27 og 29*. „Midnight Sun" fandtes derefter at burde bære sin egen Skade og Halvdelen af „Karmsund"s, jfr. *Sjøfartslovens § 222*.

315 Bergens Sjøret.

Fiskedamperne „Ariel" og „Lurvik" støder sammen, da de under Fisket begge vil ile en tredje Damper, der havde faaet Fiskegarn indviklet i sin Propel, til Hjælp. „Ariel" ansees alene skyldig i Sammenstødet, fordi det ifølge de *internationale Sjøveisreglers § 19* havde Vigepligten.

420 Norges Høiesteret.

Side.

En Lægter paa Slæb af en Damper tørner under Passagen gjennem Jernbanebroen ved Hadsund mod denne og tilføjer den Skade, ligesom den selv tager Skade. Parterne frifindes for hinandens Tiltale. Jernbanebroens Ejere fordi Manglerne ved Indretningen af Passagen gjennem Broen er saa iøinefaldende, at de maatte regnes med, forinden man besluttede at passere Broen, og Lægterens Ejere, dels fordi Retten var betænkelig ved at gaa ud fra, at Uagtsomhed var udvist i saadant Omfang, at Ansvar maatte blive Følgen, dels paa Grund af de nævnte Mangler ved Indretningen af Bropassagen.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 430

Konnossementsansvar.

Konnossementsansvar af J. J. 1

Den i Samlingens Aargang V som No. 23 (Side 113) optagne Dom, afsagt af Overretten i Viborg, omstødes af Høiesteret, forsaavidt som Rederiet dømmes til at erstatte Modtagerne Værdien af de manglende 42 Sække Kager, beregnet efter Gjennemsnitsvægten af hele Partiet, under Henvisning til *Sølovens §§ 144 og 145.*
Danmarks Høiesteret. 9

Indehaverne af Konnossement paa en Drittel Smør sagsøger Rederiet til Betaling af Fakturabeløbet for samme, fordi den ikke var blevet dem udleveret. Rederiet frifindes imidlertid, fordi Reklamation ikke var fremkommet inden en passende Tid. En Tid af ca. 3 Maaneder efter Dampskibets Ankomst til Havnen kan ikke ansees som passende.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 60

En Ladning Hø udleveres til Kjøberne uden at disse præsenterer Konnossement. Efter Udleveringen refuserer Kjøberne Varen og Afskiberen (Sælgeren) sagsøger Rederiet til Erstatning for det Tab, der var ham paaført ved den uretmæssige Udlevering. Rederiet frifindes imidlertid, da det efter fremkomne Beviisligheder, maa ansees at være paa det rene, at Sælgerens Tab vilde være blevet ganske det samme, selvom den uretmæssige Udlevering ikke havde fundet Sted.
Bergens Sjøret. 77

Rederen ansees efter *Sølovens §§ 144 og 145* ansvarlig for nogle manglende Sækker Bomuldsfrøkager uden Hensyn til, om den i Konnossement med Forbehold om Ansvarsfrihed angivne Vægt var udleveret eller ei.
Kjøbenhavns Landsoverret. 93

Rederen ansees ikke ansvarlig for en paastaaet Manco i en Ladning Brædder, fordi der ikke havde fundet nogen fælles Tælling Sted ved Udlevering, ligesom der heller ikke af Modtageren var foranstaltet afholdt nogen formel Besigtelsesforretning, overensstemmende med *Sølovens § 148.*
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 111

Mere om Konnossementsansvaret af J. J. 209

En Expeditør i Hamburg udleverer et Parti Sild, uden at Modtageren er behørig legitimeret ved Konnossement, og Rederiet sagsøges til Erstatning for Skade, som Afskiberen paastaar at have lidt derved. Retten anser imidlerid Afskiberens mulige Krav forældet efter *Sjøfartslovens § 283*, idet Rederiets Ansvar maatte være begrænset til Skib og Fragt, saa at Afskiberen kun havde Sjøpant i disse Værdier men ingen Fordring mod Rederiet personlig.
379 Trondhjems Sjøret.

En Ladning Mais udleveres til forskellige Modtagere i Aalborg og Kjøge: da der paa første Plads viser sig en Undervægt af 169 Tons Galfox Mais, lader Føreren Modtageren faa Kompensation ved at levere ham af den anden Mais ombord, nemlig bulgarisk Mais. Efter endt Udlosning i Kjøge viser der sig at være en Manco paa ialt 84 Tons. Afskiberne sagsøger nu Rederiet til Erstatning, men Rederiet frikendes, fordi det ikke var bevist, at Afskiberne havde lidt noget Tab ved den fejlagtige Udlevering i Aalborg, og fordi Mancoen ikke var saa stor, at den kunde opdages ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed. Konnossementerne var undertegnede med Forbeholdet: Vægt,
424 Kvantitet og Kvalitet ubekendt. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Kontraktsbrud.

Ångfartyget „Aphrodite“ befraktas att för Tingstads Trävaru Aktiebolags räkning öfverföra ett parti trävaror från Göteborg till Afrika. Dagen före fartygets ankomst till Göteborg *nedbrinner* bolagets där belägna träförädlingsfabrik och brädgård. Endast en mindre del af det för skeppning med fartyget afsedda virket räddas och tillhandahålles fartyget.

Fråga huruvida bolaget på grund af i certepartiet förekommande bestämmelsen om „force majeure uppkommen genom eldskada“ vore befriadt från
53 *fullgörande af fraktaftalet i öfrigt.* Sveriges Høiesteret.

Bestämmelsen i ett Certeparti att „frost och andra tilldragelser, som icke stode i aflastarens, rederiets eller befraktarens förmåga att hindra, alltid vore ömsesidigt undantagna“, anses medföra rätt för aflastaren att häfva fraktaftalet, då lasten — props, som blifvit hoplagd i flottar — vid tiden för fartygets ankomst till lastningsorten infrusit, så att densamma icke kunnat för rimlig
278 kostnad utföras till fartyget. Sveriges Høiesteret.

Ett certeparti föreskrifver att fartyget skall afgå till bestämmelseorten eller så nära därintill fartyget med trygghet kan komma, med rätt för befälhafvaren att, därest is hindrar sjöfarten, lossa lasten i närmast tillgängliga hamn.

Sedan befälhafvaren *på grund af ishinder* lossat lasten i dylik hamn, yrkar befraktaren skadestånd på grund af *certepartibrott*, men hans talan ogillas af domstolarne, som anse att — äfven om fartyget kunnat med hjälp af isbrytare framkomma till bestämmelseorten — befälhafvaren icke varit pliktig utsätta fartyg och last för den fara, som därmed varit förenad.
353 Sveriges Høiesteret.

Ett af befälhafvare till lastemottagaren gjordt telegrafiskt erbjudande att ändra fartygets destinationsort mot viss ersättning och ilsvar anses ej bindande för befälhafvaren, då lastemottagaren i telegram först påföljande dag accepterat befälhafvarens erbjudande. Sveriges Høiesteret. 385

Lastning og Losning.

Fråga huruvida redare vore skyldig att till befraktarens agent, som enligt bestämmelse i certepartiet ombesörjt lossning af lasten, betala högre pris för lossningen än som föreskrifvits i certepartiet. Sveriges Høiesteret. 185

Rederen af et norsk Skib skal ifølge Certepartiet betale „current rate" for Kullosning i København. Han vil kun betale 45 Øre pr. Ton, idet han paastaar, at dette er „current rate", fordi danske Skibe ikke betaler mere, skjønt det er brugeligt i København at beregne 55 Øre for fremmede Skibe. Det søges til Støtte for denne Paastand bevist, at der i København losses mere Kul fra danske end fra fremmede Skibe, men Retten finder ikke, at Forskellen mellem, hvad der saaledes indføres af danske og fremmede Skibe er saa betydelig, at det alene paa Grund heraf kan fastslaaes, at den Pris, der betales af danske Skibe, er den gangbare. Kjøbenhavns Sø og Handelsret. 206

Lodsforhold.

En Lods søges gjort ansvarlig for Følgerne af, at det lodsede Skib stødte paa Grund under Lodsningen, men frikjendes ved Høiesteret, idet Grundstødningen ikke antages at skyldes nogen Forseelse fra Lodsens Side.
Norges Høiesteret. 161

Maanedsbefragtning.

En Skibsfører overdrager til en anden Skibsmægler end den, der var ham anvist af Maanedsbefragteren, at inkassere Fragten for Reisen, skjønt han efter Certepartiet var forpligtet til i saa Henseende at følge Maanedsbefragterens Instruktioner. Mægleren gjør ikke Rede for Anvendelsen af den Del af Reisefragten, som blev tilbage, efterat Havariudgifter, som paahvilede den, var betalt, og Rederen ansees ansvarlig overfor Maanedsbefragterne for denne Fragtbalance. Rederen antages dog alene at hefte med Skibsformuen, som i nærværende Tilfælde antages at være den for Reisen oppebaarne Maanedsfragt, idet det ved Fartøiets Salg efter Havariet indvundne Beløb var anvendt af Skibets Fører eller hans Kommissionær. En Præskriptionsindsigelse, bygget paa *Sjøfartslovens § 283*, tages ikke tilfølge, idet Præskriptionen kun antages at kunne regnes fra det Tidspunkt, da Maanedsbefragteren havde modtaget af Rederen saadanne Oplysninger, som han efter Korrespondancen med Føie kunde vente sig tilstillet, og som var nødvendige til Opstilling af hans Fordring.
Norges Høiesteret. 129

En Ladning Kliptisk befindes ved Losningen i Bilbao at have lidt Skade og Skibets Fører bliver ved spansk Domstol dømt til at erstatte Skaden, idet han antages ikke at have vist tilbørlig Omhu for samme underveis. Til Dækning af sit Krav i Henhold til et paa Grundlag af Dommen senere indgaaet Forlig mellem Parterne ved deres Advokater, holder Ladningseierne sig til Konnossementsfragten, som imidlertid tilhørte Maanedsbefragteren. Denne sagsøger nu Rederiet i Norge for at erholde tilbagebetalt den saaledes benyttede Konnossementsfragt og erholder Dom over Rederiet.

289 Norges Høiesteret.

Overliggedagsspørgsmaal.

Klausulen: The ship to be loaded as fast as she can receive, maa forstaaes efter sit Lydende, saa at Lastning skal ske saa hurtigt, som Fartøiet kan modtage Ladningen, dog at Fartøiet kun kan fordre Levering i den for Stedet sædvanlige daglige Arbeidstid. At Befragteren leverer Last inden den Tid, Liggedagene efter *Sjøfartslovens § 118* begynder, er ikke i og for sig tilstrækkeligt til at antage, at denne Bestemmelse er fraveget.

113 Norges Høiesteret.

Den i Samlingens Aargang VI, Side 217, som No. 42 indtagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København, stadfæstes af Højesteret.

193 Danmarks Høiesteret.

Et Restparti af en Ladning Bomuldsfrøkager skulde losses med al mulig Hurtighed overensstemmende med Skik og Brug paa Stedet. Alt Arbeidet med Losningen baade den Del, der hvilede paa Skibet, og den Del, der hvilede paa Modtagerne, overtages af et Speditionsfirma, og Losningen forsinkes den første Dag derved, at der ikke kunde skaffes tilstrækkelig Arbeidskraft. Antaget at Modtagerne ikke er ansvarlige for den saaledes opstaaede Forsinkelse.

310 Kjøbenhavns Landsoverret.

En Skipper ansees berettiget til Liggedagspenge ogsaa for en Dag, da han stoppede Losning med Krav paa Betaling af eller Sikkerhed for Fragt og

366 Liggedagspenge; jfr. *Sjøfartslovens § 155.* Bergens Sjøret.

Retten forkaster en Paastand om, at Rederiet maa finde sig i Forsinkelse ved Losning af en Ladning Mais, som er en Følge af Ladningens Beskadigelse og den derved nødvendiggjorte Sortering af Lasten, naar Losningen skal foregaa saa hurtigt, som Skibet kan levere.

427 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Rederforhold.

Sølovens Bestemmelser om Partrederi ansees anvendelige paa Eierne af en aaben Motorbaad, der benyttes til Fiskeri.

328 Viborg Landsoverret.

Side.

Den norske Sjøfartslov § 20 hjemler kun en Løsningsret ikke en Forkjøbsret, saaledes som den ældre Lov indrømmede Medrederne.
Bergens Sjøret. 362

Sjøpant

Kulleverandøren, som har sluttet Kontrakt om Leverance med Rederiet, har ikke Sjøpant efter *Sjøfartslovens § 268,4* for sine Fordringer.
Norges Høiesteret. 22

Sedan bärgadt fartyg utan att gälda bärgarelön eller ställa säkerhet därför lämnat den plats, dit det efter bärgningen förts, förliser fartyget och blir vrak. Fråga huruvida rederiet, dess verkställande direktör och befälhafvaren å fartyget härigenom blifvit personligen ansvariga för bärgarelönens gäldande. *§§ 221 och 229 Sjölagen.* Sveriges Høiesteret. 125

For Assistance ved Slukning af Ild ombord i S/S „Glup" tilkjendes der S/S „Ask" 250 Kroner, hvorfor der antages at tilkomme den Sjøpanteret i „Glup" i Medfør af *Sjøfartslovens § 268.4*, idet Assistancen var begjæret af Stuverten ombord i „Glup" paa den fraværende Førers Vegne, *jfr. Sjøfartslovens § 78.* Trondhjems Sjøret. 219

Om Panteret i Ladningen for Liggedagspenge, naar Kravet ikke er paategnet Konnossementet, samt nogle smaa Bemærkninger i Forbigaaende om Sølovens § 280 af J. J. 337

Fråga huruvida rederi är skyldigt, utgifva betalning för varor, som i fartygets hemort af befälhafvaren tagits på kredit i och för fartygets utrustning. *§§ 26 och 48 Sjölagen.* Sveriges Høiesteret. 401

Spørgsmaal, om Ladningeiernes Krav for Skade paa Ladningen ved Sammenstødet var forældet, se Sag S S „Raftsund" mod S/S „Astræa" Aargang VI No. 12 (Side 58 ff.). Bergens Sjøret. 435

Skattespørgsmaal.

Der var fra Rederiets Side klaget saavel over Formues- som Indtægtsansættelsen.

Hvad *Formuesansættelsen* angik fandt Overretten, at der ved Ligningen ikke var taget Hensyn *baade* til de udenbygds Aktionærer og til, at der maa ske et passende Fradrag for Forringelse ved Brug og Slid.

Som *Indtægt* havde Ligningskommissionen taget 5 % af Formuen. Paa denne Maade blev der imidlertid efter Overrettens Opfatning ikke Plads til det Skjøn, som Loven kræver i det enkelte Tilfælde. Hvad Skibets virkelige Indtægt angik, var der fra Rederiet med Klagen indsendt specificerede Regnskaber, udvisende, at Skibet intet havde tjent. Overretten udtalte, at Ligningskommissionen ikke uden videre kan tilsidesætte eller ganske ignorere

ordentlige, bogholderimæssig førte Regnskaber. Den kan øve Kritik og efter Undersøgelse forkaste opførte Poster eller ompostere, men den kan ikke uden videre ignorere Regnskabet og vedblive sin Ligning.

Ligning og Udpantning blev derfor underkjendte, idet Overretten paabød ny Ligning, hvorunder de her nævnte Momenter bliver at tage i Betragtning.

171 Christiania Overret.

Straffesager.

Skeppare ådömes ansvar enligt *293 och 296 §§ Sjölagen* för det han genom vårdslöshet och försummelse varit vållande till sjöolycka.

145 Sveriges Høiesteret.

Ångfartygsbefälhafvare ådömes ansvar enligt *293 § Sjölagen* och *21 § i Hamnordningen för Stockholms stad* för det han genom försummelse varit vållande till sjöolycka samt vid tillfället låtit framdrifva fartyget med större

358 fart än hamnordningen tilläte. Sveriges Høiesteret.

I ett af allmän åklagare mot ångfartygsbefälhafvare anhängiggjordt mål om ansvar för vållande till ombordläggning inkallas ett rederi som målsägare, men tillstädeskommer icke vid målets behandling. Genom utslag, som vinner laga kraft, frikännes befälhafvaren från ansvar. Rederiet förklaras nu berättigadt att i särskild rättegång föra talan jämväl mot befälhafvaren angående ersättning för rederiet genom ombordläggningen förorsakad skada.

388 Sveriges Høiesteret.

Toldvæsenets Ansvar for Gods.

Naar Varer indlægges i Toldoplag, er Toldvæsenet paa Statens Vegne ansvarlig for, at Varerne ikke udleveres til Indehaveren af Konnossementet, forinden han har opfyldt dettes Betingelser for Godsets Udlevering.

150 Christiania Sjøret.

Diverse.

Spørgsmaal om Fortolkningen af Udtrykket Lystfartøier i *Havnelovens §§ 16 og 29*. Et Fartøi falder ikke ind under denne Betegnelse, naar det ikke udelukkende har været anlagt paa at føre Lystreisende men ogsaa f. Ex. har transporteret Gods eller Passagerer mellem Rutens Endestationer eller til

65 Anløbssteder underveis. Norges Høiesteret.

En Garantimaskinist er at anse som værende udelukkende i Rederiets Tjeneste ombord, selvom han er ansat af Værkstedet, og dette kan derfor ikke antages at have Ansvaret for Følgerne af Feil eller Forsømmelse i Tjeneste

81 ombord fra Garantimaskinistens Side. Norges Høiesteret.

Sagregister.

Fortegnelse over Sagernes Parter.

Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere.

H.R.Adv., H.R.Sgfr., O.R.Sgfr., Sgfr. betyder henholdsvis Høiesteretsadvokat, Høiesteretssagfører, Overretssagfører, Sagfører.

Side.

Fortegnelse over Domstolene.

Fortegnelse over de i Dommene etc. citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.

Trykfeil og Rettelser:

Side 97 L. 6 f. n. staar: Kaskoassurandørerne, læs: Fragtassurandørerne.
Side 116 L. 17 f. o. staar: § 218, læs: § 118.
Side 121 L. 3 f. n. staar: Befragtning, læs: Betragtning.
Side 122 L. 4 f. o. Ordet „særlig" udgaar.
Side 131 L. 6 f. o. staar: P. 646, læs: P. 642.
Side 151 L. 9 f. o. staar: Expeditøren, læs: Expeditionen.
Side 331 L. 15 f. n. staar: hvorunder læs: hvorved.

